إنترناشيونال نت

إنترناشيونال نت
NET International

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع في جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL NET

إنترناشيونال نت مايو 2006/ربيع ثان 1427
International Net May 2006/ Rabi II 1427


رحلة اسبوعية جديدة
مع مصر للطيران
القاهرة/ جنيف
كل يوم ثلاثاء
بالإضافة الى الرحلات المنتظمة
يومي الجمعه والأحد

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Road. Camden Town
London NW1 9DR DX:
57074 Camden town

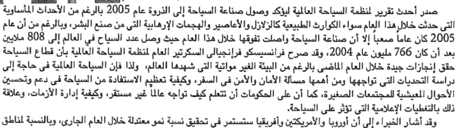
القاهرة Tel. +2-0122586455
إسكندرية Telefax. +2-03-4275117
العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة
الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية
E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk



بقلم مستشار التحرير



السياحة العالمية بالأرقام



صدر أحدث تقرير لمنظمة السياحة العالمية ليؤكد وصول صناعة السياحة إلى الذروة عام 2005 بالرغم من الأحداث المأساوية التى حدثت خلال هذا العام سواء الكوارث الطبيعية كالزلازل والأعاصير والهجمات الإرهابية التى من صنع البشر، وبالرغم من أن عام 2005 كان عاماً صعباً إلا أن صناعة السياحة واصلت تفوقها خلال هذا العام حيث وصل عدد السياح في العالم إلى 808 ملايين بعد أن كان 766 مليون عام 2004، وقد صرح فرانسيسكو فرانجيالى السكرتير العام لمنظمة السياحة العالمية بأن قطاع السياحة حقق إنجازات جيدة خلال العام الماضى بالرغم من البيئة الغير مواتية التى شهدها العالم، ولذا فإن السياحة العالمية فى حاجة إلى دراسة التحديات التى تواجهها ومن أهمها مسألة الأمان والأمن فى السفر، وكيفية تعظيم الاستفادة من السياحة فى دعم وتحسين الأحوال المعيشية للمجتمعات الصغيرة، كما أن على الحكومات أن تتعلم كيف تواجه عالما غير مستقر، وكيفية إدارة الأزمات، وعلاقة ذلك بالتغطيات الإعلامية التى تؤثر على السياحة.

وقد أشار الخبراء إلى أن أوروبا والأمريكتين وأفريقيا ستستمر فى تحقيق نسبة نمو معتدلة خلال العام الجارى، وبالنسبة لمناطق آسيا والمحيط الهادى والشرق الأوسط. فسوف تحقق نسب نمو ستتجاوز النسب التى حققتها عام 2005، ومن المتوقع أن تكون منطقة آسيا والمحيط الهادى هى الأسرع نمواً حيث ستتعدى نسبتها 9%، وبذا تكون ثانى أفضل النتائج فى الشرق الأوسط، وأشار الخبراء إلى النجاح السياحى التى حققته دبى حيث سجلت نسبة نمو خلال عام 2005 وصلت إلى 7%، وبلغ معدل الإستثمار فى قطاع السياحة 28.5% من إجمالى الإستثمارات فى دبى نتيجة للإهتمام بمشروعات البنية الأساسية حيث تم التوسع فى المطار بتكلفة وصلت إلى 4 مليارات دولار.

ويؤكد المتخصصون فى عالم السياحة على أن هناك تحديات ثلاثة لابد من التعامل معها خلال العام الجارى وهى:

– إحتمال إستمرار الإرهاب إلا أن خبرة العاملون فى مجال السياحة يؤكدون على أن تأثير هذا الإرهاب سيكون محدوداً وقصير المدى خاصة وأن السياح بشكل عام يدركون المخاطر والتهديدات الخارجية.

– ارتفاع أسعار الطاقة، وقد حذر الخبراء من تأثير إستمرار الزيادة على النمو الإقتصادى فى آسيا بالذات.

– سرعة إنتشار أنفلونزا الطيور التى تشكل تهديداً جدياً وخطيراً لصناعة السياحة.

لقد حاربت بعض الدول العربية الروتين، وتعاملت مع الواقع السياحى، وقامت بتنظيم الحملات السياحية العالمية بإسلوب علمى، وتأتى مصر فى المقدمة حيث يساهم قطاع السياحة فيها بحوالى 11% من الناتج المحلى الإجمالى، بجانب توفير أكثر من مليونى فرصة عمل، وتهتم مصر بتطوير المزارات السياحية المختلفة التى تمتاز بها، فهى تملك ثلث آثار العالم، ولديها أكثر من ألفى كيلو متر على شاطئ البحر المتوسط والأحمر، ويمر فيها أطول نهر فى العالم، هذا علاوة على الإهتمام بالسياحة الدينية، وقد أخذت مدينة الإسكندرية موقعها على الخريطة العالمية بعد إفتتاح مكتبتها الجديدة، وأصبحت مياه شاطئ الإسكندرية متحفاً رائعاً يضم آلاف القطع الأثرية الغارقة، ومفتوحاً لكل من يجيد رياضة الغوص.

أما تونس فقد أصبحت الوجهة السياحية الأولى عربياً والثانية أفريقيا، واحتلت المرتبة الثانية بعد فرنسا فى مجال سياحة الاستشفاء، وحققت السياحة التونسية مؤشرات إيجابية يعد استقطابها أكثر من خمسة ملايين سائح سنوياً، وتقوم السياحة التونسية على بعض القرى والشواطئ السياحية.

وبالرغم من الحروب الأهلية والفتن الداخلية فى لبنان إلا أنه تم تحقيق طفرة هائلة فى مجال السياحة حيث يزورها آلاف السياح من أجانب وعرب، ولم تهمل لبنان السياحة الداخلية.

وأما سوريا فتعتبر متحفاً كبيراً يضم آثاراً من أكثر من عشرين حضارة مختلفة، بجانب الطبيعة المتنوعة بشكل واضح من سواحل وجبال وغابات وأنهار وكهوف، وتوفر سوريا متنزهات صيفية ذات طقس جميل فى جبالها.

إن صناعة السياحة تعتبر فى هذا العصر من مقومات الإقتصاد القومى لارتباطها بأكثر من 60 صناعة وخدمة علاوة على أنها مصدر رئيسى للنقد الأجنبى، وتتأثر السياحة بالأحداث السياسية وعلى رأسها الحروب والإرهاب، والدليل على ذلك الخسارة التى تكبدتها دول العالم منذ أحداث 11 سبتمبر، والإعتداء على السياح فى بعض الدول.

لذا فقط أصبح من الواجب على الدول بذل الجهود لجذب السياح، ولن يتأتى ذلك إلا بالإهتمام بالمزارات السياحية، وتوفير الأمان والأمن، والتعامل مع كل التحديات، والقيام بالحملات الإعلامية السياحية.

عاصم السيد أحمد

إقرأ فى هذا العدد

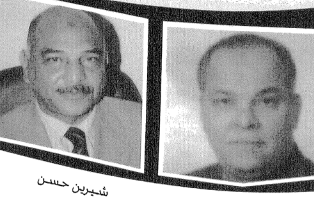
تغيرات قطاع النقل البحرى المصرى

هل تصبح إنطلاقة حقيقية للأمام ...؟



يبدو أننا مقدمون حقاً على بداية مرحلة جديدة من العمل داخل قطاع النقل البحرى المصرى - 72 يوما فصلت بين وقوع حادث العبارة المنكوبة السلام 98 وصدور قرارات وزير النقل المصرى المهندس/ محمد منصور بتغيير وتبديل وإحلال قيادات قطاع النقل البحرى والموانى المصرية وأيا كانت دوافع الوزير منصور من الأبطاء فى إحداث تلك التغيرات إلا أننا وكمراقبين متخصصين فى صناعة النقل البحرى نحمد هذا التوجه الذى رآه البعض إبطاء و رأيناه نحن حكمة ورؤية من الوزير الجديد فالوزير كونه غير متخصص فى مجال النقل البحرى علاوة على كونه جديداً فى الوزارة بوجه عام جعله ينتظر التحقيقات الرسمية علها تسفر عن حقائق يستطيع أن يتخذ من خلالها قرارات تصب فى الصالح العام بوجه عام إن الجديد الذى نرصده هو عدم التسرع فى إصدار القرارات وعدم الحكم المتسرع على ظواهر الأمور وعدم الإنسياق وراء حالات الغضب الشعبية التى وصلت ذروتها مع حادث الباخرة.

الدكتور/ أحمد نظيف
رئيس الوزراء المصرى



مختار عمار

إبراهيم يوسف

شيرين حسن

توفيق أبو جندية

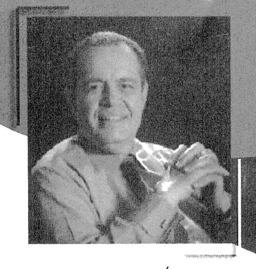
لقد توقع البعض أن يصدر الوزير منصور قرارات وفرمانات ويعزل هذا ويحول ذلك للنيابة ويحيل أوراق فلان أو علان إلى فضيلة المفتى. لكن الفضيلة المرصودة للوزير هى التروى والأنتظار المحمود - فكانت تلك القرارات المدروسة التى جاءت بعد تحقيقات الجهات الرسمية وأستطلاع آراء المتخصصين وأصحاب الخبرات، ودائماً وأبداً ما يقابل الناس عموماً أية تغيرات بالإرتياح أملاً ورجاءً من وضع أحسن من الوضع الراهن .

عموماً لقد أصدر الوزير قرارات نراها فى حدود علمنا وخبراتنا فى هذا المجال «مبشرة» إلى حد كبير، فرئيس قطاع النقل البحرى الجديد اللواء بحرى/ مختار عمار ليس جديداً على القطاع فقد إنهي خدمته بالقوات البحرية ليعمل بالقطاع متنقلا بين الإدارات يكتسب الخبرات الفنية ويترك بصماته الإدارية والقيادة الملحوظة . لقد ترك اللواء/ عمار بصمة فى القطاع يعرفها كل من عمل معه أو تحت أدارته ثم إنتقل إلى العمل فى الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية كنائب أيام كانت تسمى بأسم مصلحة الموانى والمنائر المصرية وكان هو الشخص المسئول عن ملف وتنفيذ نظام مرور السفن فى خليج السويس VTS من الألف إلى الياء حيث وردت معدات هذا المشروع من أمريكا وأشرف علي التركيبات والتجارب الخاصة به كما هو أيضا الشخص المسئول عن عقد وإستلام الوحدات الخاصة بالبحث والأنقاذ SAR الولايات المتحدة الأمريكية ثم أنتقل إلى هيئة ميناء بورسعيد كنائب .

وكان هو رئيساً لهيئة ميناء بورسعيد بالنيابة أثناء إفتتاح ميناء شرق بورسعيد وقام بالشرح أثناء الإفتتاح أمام السيد رئيس الجمهورية.

وأنتقل بعد ذلك إلى رئاسة هيئة ميناء دمياط ليكمل مسيرة بدأها اللواء بحرى/ إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية الحالى مجموعة خبرات تجمعت فى شخص مختار عمار الذى يتميز بمميزات شخصية ومهارات عقلية واضحة عرفناها وعايشناها نحن الخبراء لذلك فإن إختيار هذا الرجل ليكون المخطط الرئيسى لهذا القطاع الحيوى لهو بعون الله وبمشيئته إختياراً موفقا

رؤية تحليلية للتغيرات



م/محمد منصور
وزير النقل المصرى

محفوظ طه مرزوق

حسين الهرميل

هشام السرساوى

ندعوا الله عز وجل أن يكون مثمراً لصالح مصر .

إننا لا نهلل لمجئ مختار عمار كما يهلل البعض لكل قادم ويكيلون الأتهامات لكل راحل أو سابق لكننا نرى أن ملفات النقل البحرى شائكة ومعقدة وتحتاج إلى مهارات شخصية وشفافية وصدق وإخلاص وتفانى فى العمل . أرى أن تلك الصفات موجودة فى مختار عمار والمطلوب من كل مصرى مخلص لمصر أن يكون صادقاً لا يؤمن إلا بالعمل.

أما الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية والتى أسندت ندباً للسيد اللواء / مختار عمار بالإضافة إلى رئاسة القطاع فأرى أن معالى الوزير درس الموقف ورأى أن رئاسة عمار الذى سبق أن كان نائباً لرئيس مصلحة الموانئ والمنائر المصرية سيكون صائباً خلال المرحلة القادمة.

عموماً لا نملك إلا أن نشكر الصديق اللواء شيرين حسن محمود رئيس القطاع السابق الذى أنتقل إلى خدمة الوطن فى مكان آخر وهو رئاسة هيئة ميناء بورسعيد وشيرين حسن ترأس القطاع فى وقت صعب وجاءت الرياح بما لا تشتهى السفن، لقد حاول شيرين حسن محاولات جادة وصادقة فهو رجل لا خلاف على نظافة يده، ولا خلاف على صدق نواياه ولا خلاف على رغبته العارمة فى النجاح حيث كان يعطى كل وقته للعمل ولكن النتائج كانت ليس فى مستوى طموح شيرين حسن نفسه. وجاءت حادثة العبارة لتعجل بإحداث تلك التغيرات التى نتعشم أن تكون فى مستوى طموح الجميع.

ونأتى للواء بحرى/ هشام السرساوى الذى أنتقل من رئاسة هيئة ميناء بورسعيد إلى رئاسة هيئة موانى البحر الأحمر بدلاً من اللواء بحرى/ محفوظ طه مرزوق الذى رحل من رئاسة الهيئة صاحبة الولاية المباشرة عن عبارة السلام.

السرساوى رجل فاهم وواعى وذو فكر إقتصادى إدارى حازم بلا تشدد مرن بلا تسيب وأعتقد أن هيئة موانى البحر الأحمر ستشهد طفرة حقيقية مع السرساوى فالرجل يريد أن يعمل فى هدوء فهناك مجموعة موانى متكاملة وحجم تجارة آخذ فى النمو وسلسلة مشروعات واعدة ومجموعة مستثمرين جادين الحكاية لا تحتاج سوى مد جسور الثقة والعمل بفكر وعقل وقلب مفتوح والنجاح سيكون حتمياً بأذن الله أما الأخ والصديق اللواء بحرى/ محفوظ طه مرزوق فقد حاول محاولات عديدة صادقة لاحداث طفرة فى أدارة الموانى العديدة التابعة لهيئة موانى البحر الأحمر وبدأ بالفعل ولكن جاءت تلك الأحداث والتغيرات لتدفع بالرجل فى مكان آخر وندعو أن يوفقه الله فى عمله الجديد.

أما ميناء دمياط فإن نائب رئيس الهيئة الأخ اللواء بحرى/ توفيق أبو جنديه هو الأنسب للمرحلة القادمة ليكمل مسيرة اللواء/ عمار التى بدأت منذ فترة كرئيس لهيئة ميناء دمياط . وميناء دمياط الذى يحتاج بالفعل إلى عمل دؤوب كأحد أهم الموانى المصرية وأبو جندية شخصية قيادية تبشر بالخير خلال المرحلة القادمة.

ومما هو جدير بالذكر أن الصديق اللواء بحرى حسين الهرميل كان قد ترأس الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية (مصلحة الموانى والمنائر سابقاً) لفترة زمنية غير كافية لأبراز بصمات الرجل الذى لا يختلف عليه إثنان من حيث نظافة اليد وصدق التوجه والعمل بأخلاص، لكنه عمل فى ظروف صعبة حيث أنه ورث تركة مثقلة بالهموم والمخالفات التاريخية . أدعو اللّه أن يوفقه فى عمله القادم.

عموماً لا نسبق الأحداث ونتمنى أن ينجح الجميع وقلوبنا وأقلامنا وخبراتنا تحت أمر من يريد خدمة الوطن فى أى موقع.

أدعوا الجميع للعمل والأخلاص بشفافية ووضوح بعيداً عن التصريحات والله معكم.



MINISTRY OF INVESTMENT
HOLDING COMPANY FOR MARITIME AND LAND TRANSPORT

PORT SAID CONTAINER & CARGO HANDLING COMPANY

ISPS

PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives .

- Render best services and facilities to container vessels.
- Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff.
- Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology.
- Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2004/2005.

CONTAINER HANDLING ACTIVITY

- Terminal area: 435000m2
- Planned annual capacity: 700,000 TEU.
- Equipment: 7 Gantry Cranes.
  - 2 Mobile Cranes.
  - 6 Transtainer (RTG).
  - 34 Reach Stacker.
  - 47 Tractors & Semi-trailers.
- Inland terminal area: 50000m2
- Terminal capacity: 6000 TEU
- LCL store 2000m2

CARGO HANDLING ACTIVITY

Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo .

WEB: www.pscchc.com E-MAIL:info@pscchc.com

Mostafa Kamel & Azmy Street , port said Port Authority Building , 6 floor

Tel:- 002 066 3237151 / 002 066 3235862 Fax : 002 066 3339347 / 002 066 3220419 P.O.Box : 1239

أجندة إنترناشونال

* تبدأ 2 مايو الجارى الجولة الخامسة من المفاوضات المصرية الأوروبية حول خطة العمل المصرية / الأوروبية فى إطار سياسة الجوار الأوروبى.
* يصل إلى القاهرة فى الثالث من مايو الجارى الرئيس القبرصى ناسوس بابا دوبولوس فى زيارة رسمية لمصر تستغرق أربعة أيام يستقبله خلالها الرئيس حسنى مبارك، حيث يبحث الرئيسان العلاقات الثنائية وسبل دعمها، وتطورات عملية السلام فى الشرق الأوسط والوضع فى العراق.
* يتم يوم 4 مايو الجارى وللعام الثالث على التوالى بفندق البستان روتانا فى دبى توزيع جوائز «مينا ترافيل» للشرق الأوسط وشمال أفريقيا، وذلك خلال معرض «الملتقى» الدولى، كما سيتم تتويج 54 فائزا فى 18 مجالا سياحياً.
* تنظيم الغرفة التجارية الإيطالية بالقاهرة زيارة عمل لمقاطعة لاتنيا الإيطالية خلال الفترة من 9 إلى 11 مايو الجارى، وذلك بالتعاون مع مركز دعم الصناعات الصغيرة والمتوسطة بلاتنيا.
* يقام المعرض والمؤتمر الأول للإستثمار فى البورصة بمركز القاهرة الدولى للمؤتمرات فى الفترة من 10 إلى 13 مايو الجارى تحت عنوان «إلى بورصة أكثر إستقرارا»، وذلك لزيادة الوعى الإستثمارى لدى الأفراد وصغار المستثمرين.
* تستضيف العاصمة الألمانية برلين إعتباراً من 11 مايو الجارى وحتى 4 سبتمبر المقبل معرضاً يضم حوالى 500 قطعة من الآثار المصرية النادرة الغارقة التى إكتشفتها البعثة الفرنسية فى أبى قير بالإسكندرية، وسينقل المعرض بعد ذلك إلى متحف القصر الكبير بالعاصمة الفرنسية باريس.
* يعقد مؤتمر دافوس شرم الشيخ فى الفترة من 20 إلى 22 مايو الجارى، حيث تطرح مصر عدة مبادرات إقتصادية وتجارية لتفعيل التجارة والتبادل الإقتصادى بين الدول العربية، ويشارك فى المؤتمر 1500 عضو يمثلون الشرق الأوسط وجميع دول العالم.
* تنظم مصر يومى 23 و 24 مايو الجارى بمدينة شرم الشيخ مؤتمر الدول الصناعية الثمانى الكبرى ودول منطقة الشرق الأوسط حول التعليم فى عصر المعرفة، ويضم المؤتمر بجانب الدول الثمانى ممثلين عن 22 دولة و 5 منظمات عالمية ورجال أعمال مصريين وعرب.
* تجرى فى 28 مايو الجارى إنتخابات الغرف التجارية المصرية، ويبلغ عدد التجار المدرجة أسماؤهم بجداول الإنتخابات 235 ألف يمثلون 26 غرفة تجارية بجميع المحافظات.
* يقام المنتدى المصرى الصينى بالقاهرة يوم 30 مايو الجارى تحت رعاية الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء، وذلك بالتنسيق بين سفارة جمهورية الصين الشعبية بالقاهرة والمؤسسة المصرية الصينية للتعاون الدولى.

حركة الموانى المصرية خلال شهر فبراير 2006

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية خلال فبراير 2006

البيان	بضاعة عامة	صب جاف	صب سائل	بضائع ذات طبيعة خاصة	الإجمالى
الإسكندرية	380.850.8	120.362.3	16.319.6	185.430.0	702.962.7
الدخيلة	457.228.0	632.171.4	2.952.1	13.004.0	1.105.355.5
دمياط	504.178.9	324.274.7	11.6	45.865.2	874.330.5
بورسعيد	726.976.2	128.261.6	15.7	3.572.5	858.826.1
السويس	8.176.6	0.0	0.0	2.650.7	10.827.3
الأدبية	211.792.8	10.178.1	0.0	122.546.4	344.517.2
سفاجا	1.294.3	93.600.0	1.846.0	96.8	96.837.1
نويبع	13.321.0	1.297.0		80.0	14.698.0
الإجمالى	2.303.818.7	1.310.145.1	21.145.0	373.245.6	4.008.354.4

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية خلال فبراير 2006

البيان	بضاعة عامة	صب جاف	صب سائل	بضائع ذات طبيعة خاصة	الإجمالى
الإسكندرية	339.483.5	137.469.5	133.476.5	25.533.7	635.963.3
الدخيلة	81.491.8	236.929.7	100.098.2	1.905.2	420.425.0
دمياط	440.690.2	233.878.8	2.548.7	427.091.6	1.104.209.3
بورسعيد	702.372.5	168.975.3	0.0	436.0	871.783.8
السويس	33.126.5	0.0	0.0	284.0	33.410.5
الأدبية	37.654.2	58.047.2	0.0	0.0	95.701.4
سفاجا	18.911.4	27.300.0		164.5	46.375.9
نويبع	47.704.0	1.551.0		3.746.0	53.001.0
الإجمالى	1.701.434.1	864.151.5	236.123.5	459.161.0	3.260.870.1

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية خلال فبراير 2006

ميناء	برسم البلد			ترانزيت			الإجمالى
	وارد	صادر	إجمالى	وارد	صادر	إجمالى	
الأسكندرية	15347	14659	30006	244	194	438	30444
الدخيلة	15180	11198	26378	102	184	286	26664
دمياط	5605	5670	11275	28519	25900	54419	65694
بورسعيد	6857	13700	20557	74707	66842	141549	162106
السويس	4	0	4	0	0	0	4
الأدبية	208	234	442	0	0	0	442
الأجمالى العام	43201	45461	88662	103572	93120	196692	285354

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن خلال فبراير 2006

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد	الأدبية	الغردقة	نويبع	سفاجا	شرم الشيخ	السخنة	السويس	الإجمالى
بضاعة عامة	199	43	117	101	36	0	0	19	0	0	22	537
صب جاف	13	17	22	5	4	0	0	2	0	0	1	64
صب سائل	29	8	17	4	29	0	0	2	0	0	0	89
حاويات	34	22	66	155	1	0	0	2	0	0	1	281
سفن ركاب وسياحة	9	0	0	7	0	17	110	7	17	0	21	188
أخرى	1	0	25	40	1	0	0	0	0	0	0	67
إجمالى عام	285	90	247	312	71	17	110	32	17	0	45	1226

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر خلال شهر فبراير 2006

البيان	الإسكندرية	بورسعيد	الغردقة	نويبع	سفاجا	شرم الشيخ	السويس	الإجمالى
وصول	10200	4620	4320	21789	8956	7190	0	46875
مغادرة	0	4994	2043	35486	8682	6798	12809	70812
الإجمالى	10200	9614	6363	57275	17638	13988	12809	117687

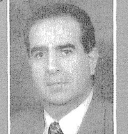
هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

مصدر البيانات: إدارة الإحصاء بهيئات الموانى

الحبس الإحتياطى والظلم



مهندس

أحمد رشاد الصحن

رئيس الإدارة المركزية للتفتيش البحرى. سابقاً

ياما فى الحبس مظاليم. مقولة سهلة على اللسان غاية فى الصعوبة على من قدر له أن يعيش ساعات أو أيام أو شهور فى الحبس ثم يظهر بعد ذلك الحق ويظهر برائته ولكن بعد فوات الأوان.

إن سلب الحرية تحت دعوى الحبس الإحتياطى يتسبب فى إضرار مادية ومعنوية وأدبية لا تقدر بثمن ولايمكن تقييمها، خاصة عند قيام المرضى وضعاف النفوس حثالة المجتمع وهواه التجريس والفضائح باللغو فى سيره من حبس إحتياطياً واصفين إياه ظلماً بصفات هم أولى بها تحرمها الشرائع السماوية والقوانين ويأباها الدين والخلق والشهامة رغم إنه مازال متهماً وليس مجرماً تحت إدانته.

إن مرارة الظلم لا يعدلها أية مراره وشعور المتهم المحبوس إحتياطاً وهو مظلوم شعور بالمراره الشديدة والقسوة من المجتمع الذى ظلمه. ومن السهل لأى فرد مهما صغر شأنه أن يظلم غيره ويؤذيه لإشباع رغبة حقد أو إنتقام أو تصفية حسابات، ولكن من الصعب أن يصمد هذا الظالم لدعوة المظلوم ومواجهته يوم الحساب وقد ذكر الله فى الحديث القدسى (يا عبادى إنى حرمت الظلم على نفسى وجعلته بينكم محرماً فلا تظالموا) كما توعد الله الظالم بالعذاب الأليم فى الدنيا والآخرة (وعزتى وجلالى لأنتقمن من الظالم فى عاجله وآجله ولأنتقمن ممن رأى مظلوماً فقدر أن ينصره فلم يفعل) فلا يغتر الظالم بإمهال الله له حيث أن الله يستدرجه ليوقع به أشد أنواع العقاب، ويقول الله فى كتابه الكريم "ولا تحسبن الله غافلاً عما يعمل الظالمون إنما يؤخرهم ليوم تشخص فيه الأبصار" صدق الله العظيم (الأية 42سورة إبراهيم) فليحذر الظالمون.

إن الشرائع السماوية وقواعد العدالة تقوم على أن قرينة البراءة للإنسان هى الأصل وينقذ القضاء الذى يحكم بالعدل ذلك ما إستطاع ولكن فى بعض الأحيان يسقط من بين ثنايا الأوراق بعض الأبرياء وهم مظلومين ... وتعاد محاكمتهم فتثبت برائتهم حيث أن الله لا يرضى بالظلم.

لقد تعرضت والحمد لله لهذا الظلم وهو إبتلاء أظنه فى ميزان حسناتى وسلبت حريتى لفتره عصفت بحياتى وبوظيفتى ولكن والحمد لله أيضاً فزت بالصبر وأن أظهر الله لى حقيقة من حولى من هو الصديق ومن يتظاهر بأنه كذلك ومن هو ضعيف النفس ترتعش يداه وقدماه خوفاً على نفسه وظلماً لى ... لقد أنصفنى كثيرون وظلمنى البعض وليقينى بالله وبأننى مظلوم إحتسبت ظلمى عنده وتوجهت له بالدعاء على من ظلمنى وآليت على نفسى بألا ألتفت إلى ما وقع على من ظلم لأن الله كفيل برفعه عنى والقصاص لى ممن أوقعه على .

إن أى إبتلاء له نهاية ولذا فقد صبرت موقناً أن هذه السحابة لابد وأن تنقشع ومن الله على بصدور حكم ببرائتى وبفضله وكرمه برأنى القضاء الجنائى العادل الذى تبنى أحكامه على الجزم واليقين ولا تبنى على الشك والتخمين والأقوال المرسلة.

برأت والحمد لله من تهمة كاذبة مست أمنى وحريتى وشرفى وسمعتى وتسببت فى إيقاع أضرار معنوية ومادية ... بسبب بعض الظالمون.

وبعد بشرى برائتى ورد لى هاجس متسائلاً من يعوضنى عن فترة قضيتها بالحبس الإحتياطى ... من يعوضنى عن الأضرار المختلفة التى وقعت لى ...... من يعوضنى ويعوض أسرتى عن شرفى وسمعتى التى لاكتها ألسنة الظالمون فقلت حسبى الله ونعم الوكيل.

Ahmed_Elsahn@yalla.com

إحتفالية جمعية تنمية المجتمع لضباط القوات المسلحة بمصطفى كامل بالإسكندرية بعيد الأسرة 2006

أقامت جمعية تنمية المجتمع لضباط القوات المسلحة بمصطفى كامل بالإسكندرية إحتفاليتها السنوية بعيد الأسرة مارس 2006 بالقاعة الكبرى بنادى الفتح للقوات المسلحة بحضور السيد اللواء أ.ح/ حسن محمد أحمد رئيس أركان المنطقة الشمالية العسكرية والسيد الأستاذ/ إبراهيم فهمى رئيس شعبة شرق للجمعيات الأهلية وإعداد كبيرة من الضباط والعائلات قاطنى منطقة مصطفى كامل حيث كان على رأس المستقبلين للضيوف السيد اللواء أ.ح/ محمد الديب رئيس مجلس إدارة الجمعية وعضو مجلس إدارة الإتحاد الإقليمى للجمعيات الأهلية بالإسكندرية والذى ألقى كلمة دافئة للترحيب بهم ثم تحدث الأستاذ/ إبراهيم فهمى رئيس شعبة شرق للجمعيات الأهلية مرحباً بالحضور وأثنى على جهود الجمعية فى لم شمل الأسر وتكريمهم فى عيدهم وشكر الجمعية ورئيسها على المستوى الرفيع الراقى لهذه الإحتفالية.

وتم منح شهادات التقدير والهدايا التذكارية لكل من: الأم المثالية: الأستاذة/ سوزان عبد السلام ـ الأب المثالى: الحاج/ شوقى معروف ـ الجدة المثالية: الحاجة/ زينب مبارك ـ الجد المثالى: العميد/ صلاح الدين متولى ـ الأسرة المثالية: أسرة العميد بحرى أ.ح/ محمد صلاح حواش.

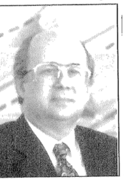
كما تفضل السيد اللواء أ.ح/ محمد الديب رئيس الجمعية بإهداء كتاب الله وميدالية الجمعية لكل من: السيد اللواء أ.ح/ حسن محمد أحمد رئيس أركان المنطقة الشمالية العسكرية والسيد الأستاذ/ إبراهيم فهمى رئيس شعبة شرق للجمعيات الأهلية، ثم بدأت مراسم الضيافة وأعقبها توزيع الهدايا على جميع السادة الحضور.

وفى ختام الحفل ألقى السيد اللواء أ.ح/ حسن محمد أحمد رئيس أركان المنطقة الشمالية العسكرية كلمته مثنياً على جهود الجمعية فى الحفاظ على مدينة الضباط بمصطفى كامل بهذا المظهر الحضارى وخدمة القاطنين وعلى جهود الجمعية فى لم شمل الأسر والحفاظ على الروابط الأسرية بين القاطنين.



مؤتمر "دور الوعى السياحى فى تحسين الصورة السياحية لمصر" بمكتبة الإسكندرية

إستضافت مكتبة الإسكندرية المؤتمر الدولى الخامس بعنوان "دور الوعى السياحى فى تحسين الصورة السياحية لمصر على خريطة السياحة الدولية"، فى الفترة من 7 إلى 19 إبريل 2006، وذلك بالتعاون مع كلية السياحة والفنادق بجامعة الإسكندرية ووزارة السياحة والهيئة العامة لتنشيط السياحة ومحافظة الإسكندرية ، وتحت رعاية كل من الدكتور (هانى هلال) وزير التعليم العالى والبحث العلمى والسيد الأستاذ (زهير جرانه) وزير السياحة واللواء (محمد عبد السلام المحجوب) محافظ الإسكندرية، والدكتور (محمد أحمد عبد الـلاه) رئيس جامعة الإسكندرية، والأستاذة الدكتورة (عنايات محمد أحمد) عميدة كلية السياحة والفنادق جامعة الإسكندرية والمسئولة عن المؤتمر .



"عطيل وماكبث" بمكتبة الإسكندرية فى ذكرى مولد شكسبير

فى إطار إحتفالات مكتبة الإسكندرية بذكرى مولد الكاتب المسرحى والشاعر الإنجليزى ويليام شكسبير ، نظم مركز الفنون - التابع لمكتبة الإسكندرية - برنامجاً سينمائياً يضم مجموعة من أهم أعماله التى تم تحويلها إلى أعمال سينمائية حيث قدم المركز فيلم عطيل من إخراج أوليفر باركر وإنتاج الولايات المتحدة الأمريكية 1995، كما تقدم نفس الفيلم من إخراج تيم بلانك نيلسون وإنتاج الولايات المتحدة 1999، وقدم البرنامج السينمائى فيلم ماكبث مرتين الأول من إخراج أكيرا كوروساوا إنتاج اليابان 1957، والثانى من إخراج رومان برلانسكى وإنتاج المملكة المتحدة عام 1972.

"ورشة عمل عن الزراعة" بمكتبة الإسكندرية

نظمت مكتبة الإسكندرية ورشة عمل عن "الزراعة"، فى الفترة من 16 إبريل إلى 27 إبريل 2006.

وتهدف ورشة العمل الزراعية إلى تنمية وعى الطلاب لإدراك البيئة والزراعة ، وكيفية التفكير النقدى، ومهارات حل المشكلات وإدراك الإختلافات الثقافية، حيث تعطى نظرة عامة عن الزراعة من خلال الأنشطة والتدريبات العلمية التى تعطى الطلاب فرصة مناسبة لتعلم الكثير عن الزراعة والتعرف على العوامل التى تؤثر عليها.



جواز سفر مصرى جديد

تقرر مع مطلع العام القادم البدء فى إصدار جواز السفر المصرى الجديد المقروء آلياً والميكن الذى يتمتع بمواصفات قياسية عالية لتوفير جميع أوجه الحماية والتحصين بالنسبة للتزوير، وقد صرح اللواء أحمد عبد الهادى مساعد وزير الداخلية ومدير مصلحة الجوازات والهجرة والجنسية بأن الظروف والمتغيرات الدولية الراهنة جعلت التعامل بهذا الجواز ضرورة ملحة ومطلباً عالمياً لمواجهة الأعمال غير المشروعة التى تهدد أمن المجتمعات، وسيصدر الجواز من خلال بطاقة الرقم القومى.

مركز لدعم القطاع الخاص

تم إنشاء أول مركز لدعم القطاع الخاص فى التجارة الإقليمية والدولية وذلك عن طريق تقديم المعلومات والبيانات الخاصة بالإتفاقات التى أبرمتها مصر مع دول العالم فى جميع المجالات الإقتصادية والمتعلقة بالتجارة سواء على النطاق العربى أو الأفريقى أو فى التزامات منظمة التجارة العالمية WTO، ولذا فإن الأمر يتطلب تعاوناً فعلياً بين القطاع الخاص المصرى والحكومة، ويمثل هذا المركز حلقة اتصال بين الطرفين من خلال التنسيق والتعاون ما بين الحكومة والقطاع الخاص ومنظمات المجتمع المدنى.

عملة موحدة خليجية

تطرح دول مجلس التعاون الخليجى فى مطلع عام 2010 عملتها الموحدة على غرار اليورو الأوروبى، وقد اتفق مديرو ستة بنوك مركزية على تخصيص بنك مركزى موحد، وتتنافس كل من دبى والبحرين لتولى رئاسة هذه المجموعة المالية فى منطقة الشرق الأوسط، وتتفوق دبى فى هذا المجال بفضل بورصتها الإلكترونية التى أنشأتها فى سبتمبر 2005، كما أنها تعتبر الأولى فى المنطقة التى طورت النظام البنكى لديها فى السبعينيات.

أعمال إستكشافية بحرية يابانية

تعتزم الحكومة اليابانية القيام بأعمال إستكشافية بحرية بالقرب من جزيرتى «تاكيشيما» الواقعتين فى بحر اليابان والمتنازع على ملكيتها مع كوريا الجنوبية، وقد أبلغت اليابان منظمة توبرغرافيا البحار الدولية بنيتها فى إرسال سفينة إستكشافية لجمع معلومات بحرية حتى 30 يونيو القادم لرسم خريطة جديدة للمنطقة، وقد حذرت الخارجية الكورية طوكيو من إتخاذ إجراءات قاسية إذا ما استمرت مهمة الإستكشاف اليابانية، وأكدت طوكيو عدم قبولها أى رد فعل كورى.

تطور نقل البضائع بإستخدام سفن الرورو

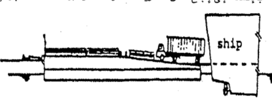
Development of Cargo Transport By Using RORO Vessels

مهندس/ محمد رمزى عوض - مهندس شواطئ وتنمية موانئ

من أشهر الأنظمة المعروفة عالمياً لنقل السيارات و المعدات و غيرها هى السفن المعروفة بإسم رورو (RORO- Roll On/Roll Off). وهذه النوعية من البضائع لايمكن أن يتم وضعها ونقلها داخل الحاويات نظرا للأحجام والأوزان الكبيرة الخاصة بها. وقد تطورت أنظمة النقل بسفن الرورو فأصبحت مشتركة مع نوعيات أخرى من البضائع المنقولة مثل الحاويات وكذلك الركاب (RORO/Container) و(RORO/ Passengers).

شكل (1) الحركة من الناقلة إلى الرصيف بإستخدام رامب ذات ميل 45 درجة (Quarter).

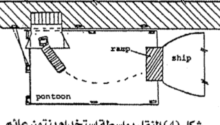
وبالنسبة لسفن الرورو المشتركة مع سفن الركاب (RORO/ Passengers) فإن السبب الرئيسى فى تواجدها هو التطور الكبير والسريع فى أجيال وسعة سفن النقل بالحاويات مع عدم وجود بضائع كافية للنقل خلال رحلتى الذهاب والإياب ، بالإضافة إلى إتباع سفن الحاويات مسارات خطية برحلاتها.



شكل (3) الحركة من الناقلة إلى الرصيف بإستخدام رامب رأسية.

ويلاحظ أن هذه النوعية يتواجد بها أماكن كاملة للإقامة للركاب (Accomodation). ويوجد كذلك نوع من ناقلات الرورو يسمى (RORO/Unit Load) وتخصص لنقل اللوارى والحاملات ويوجد بها أماكن إقامة محدودة للسائقين. وكذلك أيضا توجد أنواع تدمج نقل البضائع المتحركة على عجل متحرك (RORO) مع الحاويات المتداوله بنظام الرفع والمعروف عالميا بإسم (LOLO – Lift On/ Lift Off) معا. وفى تلك النوعية من الناقلات يتم وضع الحاويات فى المستوى الأعلى (Upper Level) وبضائع الرورو فى المستوى الأدنى (Lower Level). وعند الوصول للميناء فإن بضائع الرورو تتحرك للخارج (أو الداخل) على عجلها أو منقولة على ناقلات ذات عجل (Trailers) وذلك من خلال الرامب (Ramp) الخاصة بالسفينة نفسها أو خارجية توضع من ناحية الرصيف فى حالة وجود رامب ملحقة بالسفينة. ويلاحظ فى الحالتين ألا يزيد الميل للرامب عن (1: 10) وذلك تبعا للمواصفات العالمية لأعمال مناولة الرورو لضمان سهولة وسلاسة الحركة عليها. وأنواع الرامبات (Ramps) كثيرة فمنها الملحقة بالسفينة والتى تفتح أفقية أو رأسية أو جانبية بالنسبة لرصيف الرسو. وللأجيال الحديثة لسفن الرورو فإن من أشهرها هى الرامب ذات الميل 45 درجة والمعروفة بإسم(Quarter Ramp). وبالنسبة للأبعاد الأساسية للرامب فإنها متغيرة والعرض يتراوح بين 12 مترا وحتى 23 مترا أما الطول فقد يصل إلى 50 متر مما يتيح للسفن المزودة بها العمل بصفة مستمرة حتى بالنسبة للموانىء ذات المدى المرتفع (High Tidal Range). والأشكال من رقم (1) وحتى رقم (4) توضح بعض الأنواع والأنظمة المختلفة لإستخدام الرامبات بناقلات الرورو. ويلاحظ أنه بالنسبة للرامب فإن موقعها بالنسبة للسفينة قد يكون فى الأمام وتسمى (Bow Ramp) أو بالخلف وتسمى (Stern Ramp). وبالنسبة لسفن الرورو فإن السعة الخاصة بها تقدر بما يعرف بطول الشارع (Street Length) مقدرا بالمتر.

شكل (2) الحركة من الناقلة إلى الرصيف بإستخدام رامب ذات ميل متغير.



شكل (4) النقل بواسطة إستخدام بنتون عائم مساعد و رامب عائمة.

محطات وأخبار

لا جمارك على السيارات السابق تصديرها

أصدر الدكتور يوسف بطرس غالى وزير المالية اللائحة التنفيذية لقانون تنظيم الإعفاءات الجمركية التى تنص على إعفاء السيارات المنتجة محلياً والسابق تصديرها للخارج من الجمارك عند إعادة إستيرادها بشرط ألا يكون قد تم رد أى ضرائب أو رسوم عند التصدير، وألا تكون السيارة قد سبق معاملتها بنظام السماح المؤقت.

تكنولوچيا واقتصاديات المياه

عقد بالإسكندرية مؤتمر التكنولوچيا واقتصاديات المياه الذى شارك فيه ممثلو 25 دولة عربية وأجنبية، وقد تم فى المؤتمر مناقشة أكثر من 90 بحثاً ودراسة، وحذر الدكتور عمرو عزت سلامة رئيس المركز القومى لبحوث المياه من خطورة فقد أكثر من 60% من كميات مياه الشرب اليومية والتى تقدر بحوالى 20 مليون متر مكعب يستفاد منها 40% فقط، كما أن الدكتور رضوان الوشاح نائب رئيس مكتب اليونسكو بالقاهرة حذر أيضاً من خطورة الأوضاع المائية العربية حيث أكد أن نصيب الفرد العربى من المياه يقل عن 10% من نصيب الفرد فى العالم، وأن 50 مليون عربى محرومون من خدمة الصرف الصحى، وطالب بتفعيل سلوكيات أخلاقية جديدة للتعامل مع المياه لترشيدها والحفاظ عليها.

احتفالية عالمية لنادى السيارات

عقد نادى السيارات والرحلات المصرى الندوة التحضيرية الثانية الخاصة بالاحتفالية العالمية التى ستقام فى سبتمبر المقبل تحت رعاية السيدة سوزان مبارك، وذلك بمناسبة مرور 50 عاماً على انضمام النادى للمنظمة العالمية للسياحة والسيارات FIA، ومرور 80 عاماً على إنشاء النادى، وسوف يصاحب الاحتفالية مؤتمراً عالمياً عن «نادى السيارات على الطريق»، وذلك بهدف طرح المقترحات الخاصة بخدمة الطريق والحد من الحوادث وآثارها السلبية على السياحة الداخلية والدولية والسياحة الرياضية والمرور.

مقر جديد لعقد المؤتمرات العربية

أبدت المملكة العربية السعودية استعدادها لتمويل إقامة مقر دائم لمؤتمرات القمة العربية واجتماعات مجلس جامعة الدول العربية على مستوى وزراء الخارجية بمدينة شرم الشيخ، وقد رحبت مصر بهذا المشروع، وأعلنت استعدادها لتقديم الأرض الذى سيقام عليها كهدية للجامعة بجانب إشرافها على إقامته خلال عام.


وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
إنترناشيونال نت
NET International
أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها
يتقدمون
بأخلص التهانى القلبية
للسيد اللواء بحرى
مختار عمار
بثقة السيد الدكتور
رئيس مجلس الوزراء
على تعيينه
رئيساً لقطاع النقل البحرى
ويتمنون لسيادته
دوام التقدم والنجاح
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس
محمد حسنى مبارك

غرفة ملاحة الإسكندرية؟؟



وزير النقل فى لقاء بأعضاء الغرفة .... ▷▷



- **غرف الملاحة شريكاً أساسياً فى تنمية النقل البحرى.**
- **الـــوزارة حـريـصـة عـلـى تيسير عمل غرف الملاحة ومساندتها**
- **نستشير غرف الملاحة ونأخذ برأيها بإعتبارها ممثلة لمجتمع النقل البحرى.**

وجه السيد المهندس محمد لطفى منصور - وزير النقل الدعوة للقاء أعضاء مجلس إدارة غرفة ملاحة الإسكندرية ضمن مجموعة من اللقاءات المكثفة يقوم بها وزير النقل فى المرحلة المقبلة للوقوف على مشكلات المستثمرين والعاملين فى مجال النقل البحرى والمعوقات التى تعوق عمل وأداء غرف الملاحة بإعتبارها ممثلة لمجتمع النقل البحرى فى مصر.

وفور تلقى الدعوة، وجه السيد رئيس مجلس الإدارة الدعوة لإجتماع مجلس إدارة الغرفة لمناقشة أجندة الموضوعات التى سيتم طرحها خلال مقابلة السيد وزير النقل.

وبالإجتماع أشار السيد رئيس مجلس الإدارة إلى أهمية هذا اللقاء بإعتباره هو اللقاء الأول الذى يجمع أعضاء مجلس الإدارة بوزير النقل منذ توليه المسؤولية. وأن إهتمام السيد الوزير بلقاء ممثلى الغرفة فى هذا التوقيت يعد مؤشراً إيجابياً لحرص الوزارة على مشاركة مجتمع النقل البحرى وهو ما ركز عليه الوزير فى تصريحاته بأن غرف الملاحة بأعضائها شريكاً أساسياً فى تنمية النقل البحرى، ثم عرض السادة الأعضاء عدد من الموضوعات والقضايا الهامة تم إعطاء أولوية لبعضها للعرض بلقاء السيد الوزير.

استقبل السيد المهندس وزير النقل أعضاء مجلس إدارة الغرفة بترحيب وحفاوة وروح عالية وإنصات وإهتمام بالغ بكل ما تم طرحه خلال اللقاء من قضايا وموضوعات تهم قطاع النقل البحرى تناوب على عرضها السادة أعضاء مجلس الإدارة.

بداية بنشاط الغرفة وإنشائها ولجانها وأهم ما حققته وما تطمح فى تحقيقه لخدمة أعضائها. ثم عرض لأهم الموضوعات والقضايا أهمها:

- الإستثمار فى مجال النقل البحرى عموماً وما يتطلبه من شفافية. وأن كراسات الشروط الموضوعة والتى يؤخذ بها فى مصر قاصرة ولا تصلح، وأن هناك بيوت خبرة عالمية بها سابق أعمال ناجحة يجب الرجوع إليها فى هذا الشأن.
- إعادة النظر فى منظومة إدارة الأزمات خاصة فى مجال النقل البحرى، وأن الأمر يحتاج إلى مساندة جهات قوية ذات إمكانيات ضخمة.
- ضرورة العمل على تفعيل دور اللجان الوطنية التى شكلتها الحكومة ومنها اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة التى يرأسها معالى وزير النقل.
- أهمية عرض القوانين والقرارات المرتبطة بالنقل البحرى عموماً - قبل صدورها والعمل بها - على الجهات المعنية المتأثرة بها (غرف الملاحة على سبيل المثال) - للدراسة وإبداء الرأى بشأنها وفقا لوعد الحكومة فى هذا الشأن. وأن إستقراء القرارات الصادرة وعدم التعديل فيها بعد صدورها بصفة مستمرة أصبح ضرورة لتأمين ثبات واستقرار العمل بمجال النقل البحرى، فمنذ صدور القرار 1988/1 تبعه العديد من التعديلات فتحت أبواباً للإجتهادات فى التطبيق مما أثر سلباً فى العمل بمجال النقل البحرى عموماً.
- إيجابيات البروتوكول الموقع مع مركز تحديث الصناعة IMC والذى يعتبر قيمة مضافة للإستثمارات فى مجال النقل البحرى من خلال تأهيل الشركات العاملة فى هذا المجال وفقاً للمعايير الدولية وحصولهم على شهادات الجودة ISO & OHSAS وبرامج التدريب والإستشارات بدعم 85%، من تكلفة هذه الخدمات وحتى 100 ألف يورو.
- ضرورة إقامة مؤتمراً موسعاً للأسطول الوطنى ليكون لقاء يجمع كافة الجهات وجميع المهتمين بالنقل البحرى بمصر لمناقشة كل ما يتعلق بالأسطول الوطنى وسبل تطويره وتذليل كل ما يواجه الإستثمار فيه من معوقات ومشاكل.
- تنظيم العمل والعلاقات بين الحكومة وقطاع العاملين بالنقل البحرى. وأثار ضرورة الرجوع لشرط الإشتراك بالغرفة عند منح تراخيص مزاولة أنشطة النقل البحرى.
- تشجيع الإتجاه نحو تقسيم الموانئ إلى محطات تطرح للإستثمار ولكن بالأخذ فى الإعتبار - كما هو متبع بموانئ العالم - تخصص مساحات General Public Area تخصص كمراكز للوجستيات والإصلاح وخلافه ولا يكون الطرح لمساحات الموانى بالكامل.
- ضرورة الإعفاء من رسوم تسجيل السفن هو أمر أصبح ضرورة فى الوقت الراهن لجذب وتشجيع الإستثمارات فى سفن ترفع العلم المصرى وتعمل عليها أطقم مصرية.

أعرب السيد المهندس وزير النقل فى نهاية اللقاء عن سعادته بهذا اللقاء وأنه حريص كل الحرص على تيسير عمل غرف الملاحة ومساندتها وأنه يعتبر الغرفة مستشار له يأخذ برأيه بإعتبارها ممثلة لمجتمع النقل البحرى فى مصر.

وأشار سيادته على أن كل ما عرض سيكون محل إهتمام وحدد بعض الموضوعات سينتظر بشأنها رأى الغرفة ومقترحاتها بشكل أكثر تفصيلاً.

وفى نهاية اللقاء سلم السيد رئيس مجلس الإدارة درع الغرفة للسيد المهندس وزير النقل معرباً له عن شكره وشكر مجلس الإدارة متمنياً لسيادته التوفيق والسداد.

بادرت الغرفة فى إرسال رأيها ومقترحاتها بشأن الموضوعات التى حددها السيد المهندس وزير النقل تفصيلاً متمثلة فى:

أولاً: التوكيلات الملاحية الأجنبية:

بأن الموضوع له جانبين:

الأول: التوكيلات المرخص لها والتى تمارس نشاطها بالفعل

وهى توكيلات ندعوا إلى استقرارها وإستمرار نشاطها وعدم تطبيق أى إشتراطات جديدة عليها خاصة وأن ما أثير حول ضرورة توفيق أوضاع هذه الشركات لتكون نسبة مشاركة رأس المال المصرى فيها لا تقل عن 51% مع حلول عام 2009 هو أمر لا يمكن فرضه خاصة وأنه يتعارض مع إتفاقيات وعقود تجارية ومالية أبرمت بالفعل وقائمة بين الشركاء ومن هذه الشركات ما توجه إستثمارتها نحو تملك سفن ترفع العلم المصرى مطابقة لشروط السلامة المصرية ويعمل علهيا أطقم مصرية وهو ما يعود بالنفع على الإقتصاد القومى.

الثانى: التوكيلات التى تطلب الترخيص لها بمزاولة النشاط

هنا ووفقاً لما تسمح به التعهدات التى تقدمت بها الحكومة المصرية والمرتبطة بإتفاقيات منظمة التجارة العالمية، وكذلك ما تسمح به القوانين المصرية، نرى ضرورة إشتراط ألا تقل نسبة الإستثمار المصرية فيها عن 51% من رأس المال.

ثانياً: بيع أو خصخصة شركات محطات الحاويات:

هذه الإستثمارات ذات بعداً إستراتيجياً خاصاً ويشرفنا فى هذا الصدد اقتراح بعض المعايير نرى ضرورة الحرص على توافرها:

1- السعى إلى أن يكون فى كل ميناء أكثر من شركة لتداول الحاويات، حتى لا يتحول نشاط تداول الحاويات فى الموانئ من «حكر القطاع العام» خلال مرحلة زمنية منقضية إلى «حكر للقطاع الخاص» خلال المرحلة المقبلة، ومن المتصور أن الصورة الثانية لو تحققت فستكون أسوء فى أدائها ونتائجها من الصورة الأولى بما يستدعى ضرورة وضع ضوابط لعدم الوصول إلى هذا الشكل.

2- الحرص على ألا يسيطر على هذه الشركات أحد ملاك السفن أو شركة ملاحية ذلك لضمان تحقيق العدالة والشفافية فى التعامل مع الشركات الملاحية الأخرى وتوزيع الأعمال، على أن تسند لشركات متخصصة فى تشغيل محطات الحاويات.

3- التأكد من سابقة الخبرة لدى الشركة «المستثمر الرئيسى» مع توفر الضمانات التى بمقتضاها تحقق محطة الحاويات بعد الخصخصة معدلات عالية للأداء تتناسب مع المعدلات العالمية المعروفة وتزيد عن المعدلات التى يتم تحقيقها بالفعل، مع ضمان تحقق مستويات معينة فى الإدارة.

ثالثاً: اللجنة الوطنية لتسهيل النقل والتجارة:

أرسلت الغرفة مشروع دراسة تتضمن مجموعة من المقترحات لتفعيل مهام وأنشطة اللجنة، وموازنة تقديرية مقترحة بكل مهمة من المهام المنصوص عليها بالمشروع، مع ترك الرأى لسيادته فى تشكيل مجموعة عمل لدراسة ما تتضمنه المشروع من مقترحات أو وضع المقترحات موضع التنفيذ.



رئيس مجلس الوزراء
ووزراء المالية والتخطيط والسياحة والأستثمار
والأسكان والزراعة والصناعة والنقل
فى جولة داخل ميناء الإسكندرية

فى إجتماع مصغر بالإسكندرية أستعرض الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء خطط الحكومة فى المرحلة المقبلة للخدمات الجماهيرية وتطوير الأداء الحكومى.

وأفتتح رئيس المجلس - بحضور وزراء المالية، والتخطيط، والسياحة، والإستثمار، والإسكان، والزراعة، والتجارة والصناعة، والنقل، ومحافظ الإسكندرية، خلال جولة بميناء الإسكندرية عدداً من المشروعات التى تهدف إلى خدمة أنشطة النقل البحرى والسياحى.

وصرح المهندس محمد منصور وزير النقل بأن رئيس مجلس الوزراء أفتتح أمس مشروع المحور السياحى الذى إشتمل على إعادة بناء محطة الركاب السياحية وتطوير الأرصفة الخاصة بها والخدمات، والكوبرى الموصل مباشرة إلى المحطة، والطرق، والبنية التحتية والتشطيبات الخارجية لمحطة الركاب بالميناء، بالإضافة إلى أعمال الطريق الشريانى الذى يضم نفق الخدمة والمرافق بطول 1.2 كيلو متر ويعرض 6 حارات مرورية بالإتجاهين، مما يحقق فصلاً للمناطق الإدارية بالميناء عن مناطق الساحات والمحطات المخصصة لتداول البضائع وتحقيق سيولة الحركة.

وأشار إلى إعادة تأهيل شاملة للمبانى التابعة للهيئات والمصالح الحكومية وعددها 25 مبنى، وإنشاء مجمع حديث لخدمة المستثمرين ورجال الأعمال على مساحة 16 ألف متر مربع بتكاليف بلغت 60 مليون جنيه.



كما أفتتح رئيس مجلس الوزراء أعمال تطوير مدخل الركاب السياحى بباب 10، وطريق شارع النصر المؤدى إليه، والبوابة الرئيسية، وتطوير كوبرى محطة الركاب البحرية بتكاليف بلغت 13 مليون جنيه.

أشتمل المشروع على إعادة تخطيط الطرق والمسارات داخل الميناء، وفصل المنطقة السياحية عن ساحات البضائع وإنشاء مبنى حديث للبمبوطية والبازارات لخدمة سفن السياحة التى تصل إلى الميناء، وبلغت تكلفة المشروع 15 مليون جنيه حيث إستقبل الميناء 130 سفينة تحمل 100 ألف سائح فى العام الماضى فقط.

وأفتتح رئيس مجلس الوزراء والوزراء أعمال ردم هاويس المحمودية وإنشاء قنطرة وسحارة لربط ترعة المحمودية بالبحر المتوسط، مما يضيف مساحة أرضية الميناء تبلغ نحو 40 ألف متر مربع، ويربط الجزءين الشرقى والغربى من الميناء للقضاء على الإختناقات المرورية وتسهيل حركة نقل البضائع داخل الميناء.

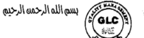
وتفقد رئيس مجلس الوزراء الأعمال الجارى تنفيذها داخل الميناء التى شملت بناء أسوار بطول 4200 متر، وإنشاء ساحات بمساحات 150 ألف متر مربع، وإستكمال إنشاء الموازين الإلكترونية بميناءى الإسكندرية والدخيلة، وأعمال تطوير المنطقة الغربية بالميناء، وإنشاء مدخل خاص بالشاحنات بمنطقة باب 54، وتطوير منطقة باب 27 الرئيسى لمنع الأختناقات المرورية.

ووضع رئيس مجلس الوزراء حجر الأساس لمبنى الإدارة الإلكترونية الجديدة الذى يضم مقراً مركزياً للمعلومات لطاقم مشغلى أنظمة الإدارة الإلكترونية للميناء، وممثلى كل المصالح والشركات العاملة بالميناء، ويتم ربط المركز بشبكة معلومات حديثة بالميناء بتكلفة قدرها 20 مليون جنيه، ومن المقرر أن ينتهى العمل به فى سبتمبر المقبل.

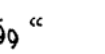
وتفقد رئيس مجلس الوزراء مبنى هيئة الميناء ومركز العمليات وإدارة الأزمات وقاعة للمؤتمرات ويضم مركز العمليات وإدارة الأزمات منظومة مراقبة إلكترونية بالكاميرات لجميع مناطق الميناء ومركزاً لوجستياً لعملاء الميناء من خلال نظام الإدارة الإلكترونية دون الحاجة إلى الدخول إلى المنطقة الجمركية، وتبلغ تكلفة المشروع 45 مليون جنيه، ومن المتوقع إفتتاحة فى شهر سبتمبر المقبل أيضاً.

أكد الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء أن ميناء الإسكندرية شهد خلال السنوات الثلاث الماضية تطويرا جذرياً سواء على مستوى البنية التحتية أو المبانى والإدارة الإلكترونية للميناء بما يحقق نمواً كبيراً لحركة التجارة الخارجية فى مصر إضافة إلى تطوير محطة الركاب البحرية لتشجيع السياحة وإنشاء محطة سكك حديدية لربط الميناء بخطوط السكك الحديدية ومنها للقاهرة والجيزة.

وأضاف رئيس الوزراء أن منظومة النقل هى أحد محاور التنمية فى المرحلة المقبلة حيث تشهد تجارة مصر الخارجية زيادة مستمرة بلغت 30% العام الماضى ويتوقع أن تستمر فى السنوات المقبلة ولابد من إستعداد هيئات الموانئ وشبكات الطرق لهذه الزيادة، وأكد نظيف أن موانئ مصر تستقبل 3.5 مليون حاوية فى العام يمكن زيادتها إلى 8 ملايين حاوية فى أقرب وقت مع رفع كفاءة عمليات التداول، كما تهدف الحكومة إلى تنمية تجارة الترانزيت كما تهدف إلى أن تشكل تجارة الترانزيت ما بين 60% إلى 70% من حجم التجارة المصرية، وأضاف الدكتور نظيف أن هيئات الموانئ يمكنها أن تتحول إلى هيئات رابحة.





بسم الله الرحمن الرحيم

" وقل أعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله والمؤمنون " صدق الله العظيم

وزارة الأستثمار

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع ش.ت.م.م

الرائدة فى مجال تداول الحاويات فى جمهورية مصر العربية والحائزة على شهادة نظام الجودة ISO 9001 -2000 Q.M.S

قائمة المركز المالى المعدلة فى 2005/12/31

2005/12/31	البيان	2004/06/30
	الأصول طويلة الأجل:	
349287.00	الأصول الثابتة	309572
(211138)	يخصم: مجمع الأهلاك	(200940)
8433	مشروعات تحت التنفيذ	49042
	إستثمارات طويلة الأجل	
81049	إستثمارات فى أسهم شركات أخرى	77049
	أصول غير ملموسة	
17051	نفقات مرسملة	17626
244682	**مجموع الأصول طويلة الأجل**	252349
	الأصول المتداولة	
30762	المخزون	28982
11238	عملاء (بعد خصم المخصص)	12005
88962	حسابات مدينة مختلفة	85895
28824	إستثمارات مالية متداولة	
76392	نقدية بالبنوك والصندوق	90654
236178	**مجموع الأصول المتداولة**	217536
	إلتزامات متداولة	
25199	المخصصات	30707
12361	موردين	20936
158137	حسابات دائنة مختلفة	216221
195697	**مجموع الإلتزامات المتداولة**	267864
40481	**رأس المال العامل**	(50328)
285163	**إجمالى الإستثمار ويتم تمويله**	202021
	حقوق الملكية	
123000	رأس المال المدفوع	123000
64065	الإحتياطيات	64066
83143	صافى الربح	
270208	**مجموع حقوق الملكية**	187066
	الألتزامات طويلة الأجل	
5346	قروض من البنوك	5346
9609	حسابات دائنة أخرى طويلة الأجل	9609
285163	**إجمالى تمويل الإستثمار**	202021

قائمة الدخل عن الفترة من 2004/7/1 حتى 2005/12/31

2006/2005	البيان	2005/2004
136199	إيرادات النشاط	125421
(48337)	يخصم: تكلفة إيرادات النشاط	(43057)
87862	مجمل الربح	82364
	يضاف إليه:	
2028	أيرادات أستثمارات مالية	527
8462	مخصصات أنتفى الغرض منها	1771
	يخصم منه:	
(9800)	رواتب مقطوعة وبدلات حضور أعضاء مجلس الإدارة	(8191)
	مصروفات إدارية أخرى	
(8500)	مخصصات بخلاف الأهلاك	(3009)
(46)	أعباء وخسائر متنوعة	(1167)
80006	**صافى أرباح النشاط قبل م. التمويل والفوائد الدائنة**	72295
(2299)	المصروفات التمويلية	(2213)
2450	فوائد دائنة	1785
80157	صافى أرباح النشاط	119796
	يضاف إليه (يخصم منه)	
(349)	أرباح (خسائر) فروق عملة	(290)
(5477)	إيرادات سنوات سابقة بعد خصم مصروفات سنوات سابقة	(2234)
1233	أرباح (خسائر) رأسمالية	
7579	إيرادات وأرباح (خسائر)غير عادية	(1033)
83143	صافى الربح قبل ضرائب الدخل	68310
	ضريبة الدخل	18643
83143	صافى الربح بعد حساب ضريبة الدخل	49667

قائمة توزيعات الأرباح عن الفترة المالية المنتهية فى 2005/12/31

بالألف جنيه

2005/12/31	البيان	أرقام مقارنة
83143	الأرباح القابلة للتوزيع ويتم توزيعها على النحو التالى:	49667
	إحتياطيات	
4095	5% إحتياطى قانونى	2483
1233	إحتياطى رأسمالى	
	أرباح موزعة	
65969	90% توزيعات للمساهمين	40055
7331	10% توزيعات للعاملين	4450
3696	5% مكافأة أعضاء مجلس الإدارة	2180
	توزيعات أخرى	
819	1% نشاط رياضى	497
	1% صندوق التمويل والتدريب والتأهيل	

قائمة التغير فى حقوق الملكية فى 2005/12/31

بالألف جنيه

بيان	رصيد أول المدة	الزيادة	النقص	رصيد آخر المدة
رأس المال المصدر والمدفوع	123000	-	-	123000
الإحتياطيات	64065	-	-	64065
صافى الربح	-	83143		83143
الإجمالى	187065	83143		270208

قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المالية المنتهية فى 2005/12/31

بالألف جنيه

2005/12/31	البيان	2005/6/30
66784	صافى التدفقات النقدية من أنشطة التشغيل	116326
(1724)	صافى التدفقات النقدية من النشاط الإستثمارى	(20376)
(79322)	صافى التدفقات النقدية من النشاط التمويلى	(82253)
(14262)	صافى التدفقات النقدية خلال العام	13697
90654	رصيد النقدية فى بداية العام	76957
76392	رصيد النقدية فى نهاية العام	90654

ملخص الإيضاحات المتممة للقوائم المالية فى 2005/12/31

نبذة عن الشركة : شركة تابعة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام قانون شركات قطاع الأعمال رقم 203 لسنة 1991 ولائحته التنفيذية.

نشاط الشركة : الرائدة فى تداول الحاويات بمينائى الإسكندرية والدخيلة بأنواعها المختلفة ونقلها إلى الملاحق المخصصة والنقل من وإلى الميناء لهذه النوعية وإدارة وتشغيل المحطات متعددة الأغراض بالموانى المختلفة وخارجها وأعمال الوكالة الملاحية والتخليص وحصلت الشركة على شهادة نظام الجودة ISO 9001 - 2000 Q.M.S كما تم الحصول على شهادة السلامة والصحة المهنية O: H: S: A:S 18001 الترخيص لمشروع الإسكندرية لتداول الحاويات بمينائى الإسكندرية والدخيلة بمزاولة النشاط بنظام المناطق الحرة إعتبارا من 2005/1/6

رأس المال : بلغ رأس المال المصرح به 200 مليون جنيه ورأس المال المدفوع 123 مليون جنيه موزعة على 24.6 مليون سهم القيمة الإسمية للسهم 5 جنيه.

هيكل رأس المال : شركة النقل البحرى 55.71% القطاع الخاص 4.29% الهيئة العامة لميناء الإسكندرية 40%.

حقوق المساهمين : بلغت حقوق المساهمين 187.066 مليون جنيه كما بلغت حصة المساهمين فى التوزيع مبلغ 91.432 مليون جنيه بواقع 3.72 جنيه للسهم طبقاً لقائمة التوزيعات فى 2005/12/31

السياسات المحاسبية : يتم إعداد القوائم المالية والحسابات التحليلية طبقا لأحكام النظام المحاسبى الموحد وطبقا لقرار رئيس الجهاز المركزى للمحاسبات رقم 204 لسنة 2001 ووفقاً للمبادئ المحاسبية المتعارف عليها ومعايير المحاسبة المصرية.

المخزون : يتم تقييم المخزون السلعى على أساس متوسط السعر المتحرك.

الأصول الثابتة : تم إهلاك الأصول الثابتة طبقا لأحكام النظام المحاسبى الموحد.

الإستثمارات : تساهم الشركة بإستثمارات مالية فى شركات التوكيلات الملاحية (أبو سمبل وطيبة، آمون، ممفيس) للنقل البحرى

إثبات المعاملات والأرصدة بالعملات الأجنبية: تثبت الشركة معاملاتها بالجنيه المصرى على أساس أسعار الصرف المعلنة بالسوق المصرفية الحرة وتم إعادة تقييم رصيد العملات فى 2005/12/31 .

رئيس قطاعات الشئون المالية والتجارية	رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب
محاسب / صباح عبد الفتاح مجاهد	مهندس/ فتحى أحمد حسن سرور

ملخص تقرير مراقب حسابات الشركة

السادة مساهمى الشركة : قمنا بمراجعة القوائم المالية المعدلة لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع شركة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام القانون 203 لسنة 1991 والمتمثلة فى قائمة المركز المالى فى 2005/12/31 بإجمالى إستثمار بنحو 285.163 مليون جنيه وقائمة الدخل بصافى ربح نحو 83.143 مليون جنيه وكذا قائمتى التدفقات النقدية والتغير فى حقوق الملكية فى ذات التاريخ والتى إستخرجت منها القوائم المالية هى مسئولية إدارة الشركة، وتنحصر مسئوليتنا فى إصدار تقرير عن هذه القوائم فى ضوء فحصنا المحدود لها

تم فحصنا وفقا لمعيار المراجعة المصرى الخاص بالفحص المحدود، ويتطلب هذا المعيار تخطيط وأداء الفحص للحصول على تأكيد مقبول بأن القوائم المالية لا تحتوى على أخطاء مؤثرة، وتقتصر أعمال الفحص المحدود على تطبيق الإجراءات التحليلية على البيانات المالية والحصول على المعلومات من مسئولى الشركة وهو بهذه الصورة أضيق نطاقا من إجراءات المراجعة التى تجرى طبقا لمعايير المراجعة المصرية بغرض أبداء الرأى على القوائم المالية وبالتالى فإننا لا نبدى مثل هذا الرأى.

القوائم المالية المختصرة المرفقة تتفق - فى جوانبها الهامة - مع القوائم المالية الكاملة للشركة عن الستة أشهر المنتهية فى 2005/12/31

ومن أجل الحصول على تفهم أشمل للمركز المالى للشركة فى 2005/12/31 ونتائج أعمالها وتدفقاتها النقدية عن الفترة المنتهية فى ذلك التاريخ وكذا عن أعمال مراجعتنا، يقتضى الأمر الرجوع إلى القوائم المالية للشركة عن الفترة المنهية فى 2005/12/31.

وبناء على الفحص المحدود الذى قمنا به للقوائم المالية المشار إليها وما تم إبلاغه للشركة بتقريرنا المرفق بكتاب الإدارة رقم 79 بتاريخ 2006/2/9 لم يتبين لنا وجود تعديلات جوهرية أو مؤثرة على القوائم المالية المذكورة بخلاف ما ورد بالكتاب المشار إليه

مراقبا الحسابات		مدير عام	وكيل الوزارة
محاسب/ محمد طاهر حفظ الله	محاسب/ حسن على المنجو	نائب مدير الإدارة	القائم بأعمال مدير الإدارة
		محاسب/ السيد أحمد الخياط	محاسب/ أسحق عمر مرسى

مؤتمر المجلس الأعلى للشئون الإسلامية

بقلم/ عبد السلام السيد أحمد

عقد بالقاهرة المؤتمر الإسلامي الثامن عشر للمجلس الأعلى للشئون الإسلامية تحت رعاية الرئيس محمد حسني مبارك، وقد شارك في المؤتمر علماء ومفكروا الإسلام من 77 دولة عربية وإسلامية وأجنبية حيث جرت مناقشة مشكلات العالم الإسلامي وعلاجها في ظل العولمة، ونظرة مستقبلية نحو الصناعة والتجارة البينية بين دول العالم الإسلامي، وأثر العولمة على النظام الدولي.
وكان من أهم الآراء والإقتراحات والتصريحات التي دارت في جلسات المؤتمر:

* طالب الدكتور محمود حمدى زقزوق وزير الأوقاف المصرى بحث مشكلات العالم الإسلامى من جذورها، والوقوف وقفة صادقة مع أنفسنا لأننا كمسلمين مسئولون عما أصابنا من ضعف وتفكك أوصل إلى سيطرة الغرب علينا.

* أشار الدكتور أحمد هليل وزير الأوقاف الأردنى السابق إلى أن السعى الجاد لتحقيق الغايات التنموية على إختلاف أنواعها يعتبر ركناً مهماً ومقوما رئيسيا لقيام المجتمع الإسلامي.

* أكد الدكتور محمد على الجوزو (لبنان) على أن أهم ماتسعى إليه العولمة لتحقيقه هو مصادرة إرادة الشعوب، وفرض الهيمنة الثقافية والإقتصادية والسياسية.

* أشار الدكتور محمد على التسخيرى (إيران) إلى معاناة العالم الإسلامى أشد المعاناة من العولمة التى يحاول الغرب عن طريقها تحقيق أهدافه المصلحية، بجانب السيطرة على مقاليد الأمور كلها، والهيمنة العسكرية والإقتصادية والثقافية.

* أوضح الدكتور عبد السلام العبادى رئيس جامعة آل البيت بالأردن أن آليات العولمة محايدة بطبيعتها، وتكمن العبرة فى إستخدامها سواء كان ذلك للأفضل أو العكس، وتعتبر الفضائيات العربية نموذجاً سيئاً لتأثير العولمة على الدول الإسلامية.

* أكد الدكتور عصام البشير وزير الأوقاف السودانى على أن التغيرات الخاصئة لآيات القرآن الخاصة بالجهاد تسببت فى إظهار المسلمين بصور أقرب إلى البربرية والوحشية.

* عرض الدكتور إبراهيم أبو بمحمد رئيس مجلس أدارة المؤسسة الإسترالية للثقافة الإسلامية ورقته البحثية التى تحمل عنوان " الدولة فى ظل العولمة بين بريق الوعود وحقائق الإختراق"، وأكد على أن العولمة نظرية جديدة تسعى لتغيير العالم، وإعادة فكه وتركيبه، ورسم ملامحه وفق التظاهر الأمريكي ورؤيته.

* أشار الدكتور عبد العزيز التويجرى مدير عام منظمة "الأيسيسكو" إلى أن الإزدواجية تلعب دوراً فى تهميش العالم الإسلامى نظراً لإحتكار عدد من الدول حق الفيتو للتحكم فى مصادر بقية دول العالم.

* أكد الشيخ أبو بكر أحمد أمين عام جمعية علماء الهند على أن عملية التربية والتعليم فى العالم الإسلامي المعاصر ما هى إلا نظام تعليمي مقتبس من المدينة الغربية، فرضته العولمة والأستعمار مما أدى إلى تخلف الأمة الإسلامية تخلفاً ملموساً.

*أشارت الدكتورة فوزية العشماوى أمين عام المنتدى الأوروبى للمرأة بجنيف إلى أن حقوق الإنسان والإختلاف بين المفهوم الإسلامى وحرية المرأة وحقوقها عن المفهوم الأوروبى، ودعت إلى عدم تجاهل العولمة، وأخذ الإصلح منها ونبذ ما يتعارض والقيم الإسلامية.

* شدد الشيخ عكرمة صبرى مفتى القدس على ضرورة عدم الخلط بين الأرهاب والمقاومة الشعبية لأن الخلط بين الموضوعين تعتبر أمراً متعمداً يهدف إلى تشويه صورة المقاومة المشروعة التى تعتبر حق لكل شعب يقع تحت الإحتلال.

* أكد الدكتور إبراهيم فوزى أستاذ الهندسة بجامعة القاهرة على ضرورة تطوير الصناعة حتى يتمكن العالم الإسلامى من مواجهة مخاطر العولمة ، والأهتمام بالتعليم.

* أوضح أبو عبد الله علام الله وزير الشئون الدينية أثر العولمة ومخاطرها فى المجال السياسى والإقتصادى، وما هى إلا إسم حركى للأمركة، ودعا الأمة الإسلامية للعمل من أجل إقامة سوق إسلامية مشتركة، بجانب التعاون بين الشركات الصناعية الكبرى فى العالم الإسلامى لضمان تحقيق الأمن الغذائى والأكتفاء الذاتى فى المجالات الصناعية والتجارية لتحقيق التنمية.

* ألقى الشيخ عبد الستار بوردالة المفتى العام ورئيس الإدارة الدينية بكازاخستان الضوء على الواقع المعاصر والإسلام فى جمهورية كازاخستان فى زمن العولمة، وأكد على ضرورة تقوية الجانب الإسلامى فى الثقافة ووسائل الإعلام المختلفة.

الجلسة الختامية يرأسها الإمام الأكبر

ورقة عمل

قدم مجلس الوحدة الإقتصادية العربية فى المؤتمر ورقة عمل بعنوان: "السوق الإسلامي المشتركة بين الطموح والواقع ومقومات قيامها" تضمنت الصعوبات التى تعترض إقامة السوق الإسلامية المشتركة ومنها إنتشار الفقر وتدنى مستويات المعيشة فى كثير من الدول الإسلامية، وإعتماد هذه الدول على الدول الصناعية بشكل واسع، إلى جانب ضعف قنوات الأتصال والمعلومات عن منتجات الأسواق الإسلامية، وذلك بالإضافة إلى مشكلات العجز المزمن فى الميزان التجارى لكثير من هذه الدول، وإرتفاع مديونياتها الخارجية والداخلية.

وأكد الدكتور أحمد جويلى أمين عام المجلس صعوبة إقامة تكامل إقتصادى بين الدول الإسلامية بالطرق التقليدية، ويرجع ذلك إلى تباعد هذه الدول جغرافيا وتفاوتها فى مستويات الدخل والمعيشة والنمو الإقتصادى، إلى جانب تباين سياساتها الإقتصادية وعلاقاتها مع العالم الخارجى، وأن قيام السوق الإسلامية المشتركة يكسب دولها قوة تفاوضية فى العلاقات الإقتصادية الدولية، بجانب الإستفادة من الموارد البشرية الوفيرة وتحويلها من الكم إلى الكيف عن طريق التعليم والتأهيل والتدريب بما يمكنها من الحصول على شروط أفضل من التجارة الدولية، خاصة وأن السوق الإسلامية تتناسب وإحتياجات الإنتاج والسوق

الجلسات الختامية

من أهم مادار فى الجلسات الختامية:

– وصف الدكتور يحيى الكعكى مستشار دار الفتوى اللبنانية – الرسوم المسيئة للرسول صلى الله عليه وسلم بأنها جزء من مخطط للأساءة للإسلام، ووصفها بالعنف والإرهاب، وأن الأيدى الخفية تهدف إلي إستفزاز المسلمين، وتعميق الخلاف والكراهية المتبادلة بين شعوب العرب والعالم الإسلامى مما يدعو إلى دعم آلية الحوار، والتفاهم على جميع المستويات السياسية والدينية ومنظمات المجتمع المدنى.

– عدد الدكتور محمد فؤاد البرازى رئيس الرابطة الإسلامية فى الدنمارك القضايا الخاصة بالمسلمين فى أوروبا – وأكد على أن أخطر المشكلات تتعلق بعدم الإعتراف بالدين الإسلامى على المستوى الرسمى مما يؤثر تأثيراً سلبياً على حقوقهم وعدم توفر الحصانة الدينية الحامية لهم.

– أكد الشيخ تيسير التميمى قاضى قضاة فلسطين على أن الدين الإسلامى تفرد بتكريم المرأة، ويرى أن الخروج من تدويل قضية المرأة يتطلب العودة إلى النصوص الإسلامية الصحيحة التى أنصفت المرأة وصانت حقوقها.

توصيات المؤتمر

أصدر المؤتمر توصياته ومن أهمها:

*** الحق لكل منتدى عليه فى رد الإعتداء وإعتبار ذلك مقاومة مشروعة**

*** مفهوم الجهاد فى الفكر الإسلامى له معنى روحى يشمل الجهاد الأكبر وهو جهاد النفس، والجهاد الأصغر وهو القتال بين الجيوش النظامية.**

*** رفض إزدواجية المعايير بالنسبة للشعوب التى تطالب بحق تقرير مصيرها، وكذا الإزدواجية فى تطبيق حقوق الإنسان.**

*** إدانة وسائل الإعلام التى تسئ إلى العقائد والديانات .**

*** مناشدة الدول الإسلامية العمل على إستصدار قرار من هيئة الأمم المتحدة يلزم كل دول العالم بإحترام الأديان و مقدساتها.**

*** رفض الدول الإسلامية القرارات الجائرة التى تتخذ ضدها.**

*** توخى الحرص بشأن المنظمات والهيئات غير الحكومية التى تعمل فى رحاب الدول الإسلامية.**

*** دعوة الدول الإسلامية إلى زيادة الإهتمام بالتجمعات الإسلامية التى تعيش فى الخارج، وتدعيم علاقاتها بالأمة الإسلامية.**

*** مضاعفة الجهود فى البحوث العلمية التطبيقية عن طريق مضاعفة الميزانيات والإستعانة بخبرات الدول الأجنبية التى سبقتنا فى هذا المجال.**

*** تطوير نظام الشورى الإسلامى الذى يتسع للكثير من صور الديموقراطية المعروفة فى العالم المعاصر.**

*** إزالة العوائق والقيود التى تواجة التجارة البينية بين دول العالم الإسلامى.**

*** إدانة كل المحاولات التى تقوم بها بعض منظمات الأمم المتحدة لفرض أشكال جديدة للأسرة تخالف الإسلام والشرائع السماوية كافة فى مفهومها وعلى رأسها الشذوذ الجنسى .**

***

سعر الدين البحرى

منذ حدوث الكارثة القومية؛ أو قل، منذ حدوث الكارثة البحرية الدولية للعبارة «السلام 98»، ظهرت اجتهادات وتفسيرات عديدة ومتباينة عن المادة 258 من القانون التجارة البحرية رقم 8 لسنة 1990؛ من قبل بعض الزملاء المحامين الإجلاء، وكذلك المسائل أو نصوص المواد الخاصة بدعوى المسئولية فى عقد النقل البحرى للمسافرين، وحدود هذه المسئولية ونوعها، كما ثار الجدل حول قيمة التعويض وأساسه القانونى. فضلاً عن إشكالية القانون الواجب التطبيق، سواء كان قانون أو إتفاقية دولية أصبحت قانون داخلى ... إلخ.

وقبل أن نوضح حقيقة هذه **المسائل القانونية** للسادة القراء بشكل مبسط وعلى ما توصلنا إليه من رأى، نود الإشارة إلى أن النقل البحرى كأحد أنشطة معاملات التجارة البحرية، يتسع بتشابك العلاقات بين المشتغلين به، فمن الممكن أن يصبح أيا منهم دائنا فى بعض هذه العلاقات ومدينا فى البعض الآخر. وبالتالى فهذا النشاط التجارى البحرى ذات طبيعة خاصة، حيث استقرت كافة الأنظمة القانونية والفقه الدولى البحرى ومذاهبه على تدعيم مجهز السفينة أو الناقل البحرى، عند انعقاد مسئوليته المدنية عن دين بحرى، وذلك بعدم خضوعه لقاعدة التعويض الكامل، بأن جعلوها مسئولية لا تتعدى حدود معينة، بحيث لا يجوز مطالبة هذا المجهز بالتعويض بما يزيد عنها، حتى ولو كان الضرر يزيد عن هذه الحدود!!. هذه هى القاعدة التى يفصح عنها مبدأ خاص بقوانين النقل وخاصة القانون البحرى، حيث يعد هذا المبدأ من إحدى أسسه الذى يقوم عليه، ألا وهو المبدأ المسمى «بمبدأ تحديد المسئولية».

مما سبق، يعد مدخلاً لمعرفة القانون الواجب التطبيق، وقيمة وسعر التعويض المفروض أن يؤدى للدائن (ورثة المسافر المتوفى أو المصاب فى بدنه)، وذلك بعد تحديد مسئولية المجهز أو الناقل المدين.

نأتى بعد ذلك إلى القانون الواجب التطبيق والذى يحكم موضوع دعاوى المسئولية وتحديدها وقيمة التعويض. هل هو قانون التجارة البحرية المصرى، أم الإتفاقات البحرى الدولية التى انضمت إليها مصر، وأصبحت قانوناً داخلياً نافذاً ومن ثم يكون واجب التطبيق، والسامى على القوانين الداخلية الأخرى؟ وإذا تعارضت اتفاقيتان دوليتان أمرتان فى مسألة معينة، أو غمض تفسير نص مادة معينة، فأياً من هاتين الإتفاقيتين يكون ملزماً وواجب التطبيق ونافذ؟، ذلك لأن الإشكالية المطروحة حالياً بين بعض السادة القانونيين بعد حدوث الكارثة البحرية الدولية «العبارة السلام 98» يدور حول مسألة أيهما نافذ قانونا، هل تطبق اتفاقية أثينا لنقل الركاب بحراً وتعديلاتها لعام 1974 والتى انضمت إليها مصر وأصبحت نافذة إعتبارا من 1992/1/16، وكان هذا الإنضمام قد تم بعد كارثة «سالم اكسبريس» المروعة فى 23/12/1991 وبعد صدور قانون التجارة البحرية رقم 1990/8، وذلك بغية اللحاق – وقتئذ – بالركب التشريعى الدولى وسد الفراغ التشريعى الداخلى، أم تطبق اتفاقية لندن لسنة 1976 فى شأن تحديد المسئولية عن الديون البحرية، والتى إنضمت إليها مصر بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم 150 لسنة 1986، والمعمول بها إعتبارا من 1/7/1988 ؟

هذا ما سوف نوضحه فيما يلى:

أولاً: المادة 1/256 من قانون التجارة البحرية نصت على أن:

" يسأل الناقل عما يحدث من ضرر بسبب وفاة المسافر أو ما يلحقه من إصابات بدنية إذا وقع الحادث الذى نشأ عنه الضرر خلال تنفيذ عقد النقل " ومناط مسئولية الناقل يتمثل فى إخلاله بالإلتزام بضمان سلامة المسافر بأن يكون الحادث الذى نشأ عنه الضرر سواء كان وفاة المسافر أو إصابة بدنه– قد وقع خلال تنفيذ عقد النقل.

والمادة 258 من قانون التجارة البحرية حددت الحد الأدنى لقيمة التعويض الذى يحكم به على الناقل البحرى (المجهز) بمائة وخمسين ألف جنيه مصرى فى حالة وفاة المسافر أو أصابته، ويجوز الإتفاق على زيادة هذا الحد (م 258 ق ت بحرى).

لكن ماذا لو ثبت أن هذا الضرر نشأ عن فعل أو إمتناع صدر من الناقل أو من المجهز، أو من يمثلهما كربان السفينة، بقصد إحداث الضرر أو بعدم إكتراث مصحوب بادراك أن ضرراً يمكن أن يحدث (المادة 259 ق ت بحرى) ، ومثال ذلك: عدم قيام الناقل البحرى بتنفيذ أحد الالتزامات الرئيسية التى فرضها قانون التجارة البحرية أو الاتفاقات الدولية، وهو التزامه بوجوب جعل السفينة صالحة للملاحة (المادة 214 ق ت بحرى، والمادة 1/3 من قواعد لاهاى فسبى وهذا الالتزام يتسع حدوده فى تفسير هاتين المادتين المذكورتين، ليصل إلى درجة أن تحكم إحدى المحاكم الإنجليزية عام 1913، وتقضى بأن إحدى السفن الإنجليزية كانت غير صالحة الملاحة، لأن أحد مهندسيها البحريين لم يكن قد إجتاز دورة تدريب معينة تفرضها اللوائح الإنجليزية !!. والإجابة على السؤال السابق طرحة، هو أنه لا يجوز للناقل البحرى فى هذه الحالة التمسك بتحديد المسئولية، وبالتالى فانه يستحق المدعى سواء كان مسافراً مصاباً فى بدنه أو ورثة المسافر المتوفى من المطالبة بكامل التعويض وفقا للقواعد العامة.

وهناك ثلاث أحوال مستثناة من التحديد القانونى لمسئولية الناقل البحرى أو تابعيه ، ولا يجوز لأيا منهما التمسك به:

(أ) سوء السلوك الإرادى من جانب الناقل (الخطأ المتعمد أو الخطأ الغير مغتفر .. الخ) ، وقد أفصحت عنه بجلاء المادة 1/4 من معاهدة بروكسل لسنة 1961 بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل الركاب بطريق البحر، إذ قالت بأن الناقل مسئولاً عما يحدث من ضرر بسبب الوفاة أو الإصابة البدنية لأى مسافر، إذا كان الحادث الذى نتج عنه الضرر قد وقع أثناء النقل بسبب خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدمية أو وكلائه وهم يعملون فى حدود وظائفهم ، وجعلت المادة 2/4 من ذات المعاهدة، وهى مازلت نافذة فى مصر إعتباراً من 1965/6/4أن الخطأ أو الإهمال مفروضاً إلى أن يثبت الناقل العكس إذا نتجت الوفاة أو الإصابة البدنية عن أو بسبب غرق السفينة أو إصطدامها أو جنوحها أو إنفجارها أو حريقها، وفى غير هذه الحالات وفقاً لنص المادة 3/4 من المعاهدة فإن عبء إثبات خطأ أو إهمال الناقل أو مستخدميه أو وكلائه يقع على المدعى (ورثة المسافر المتوفى أو المصاب فى بدنه) . وهذه الحالة الماثلة الذى يفقد فيها الناقل حق الإستفادة بالتمسك من تحديد مسئوليته، قد نصت عليها أيضاً كل من معاهدة أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام 1974 (المادة 13)، وإتفاقية لندن لسنة 1976 فى شأن تحديد المسئولية عن الديون البحرية (المادة 4).

(ب) حالة الإتفاق على تعويض يجاوز مقدار التحديد القانونى لمسئولية الناقل (المادة 258/ 1) من قانون التجارة البحرية المصرى.

(ج) حالة الضرر الناشئ عن تأجير الوصول، إذ مثل ذلك الضرر يتعين أن يعوض كاملاً وفقاً للقواعد العامة.



عادل عبد المعطى
محامى بالأستئناف العالى ومجلس الدولة

ثانياً: نعود إلى الأساس الذى بمقتضاه قام المشرع المصرى بتحديد مبلغ التعويض الوارد فى المادة 258م قانون التجارة البحرية؛ وفيه نرجع إلى الأعمال التحضيرية السابقة على صدور قانون 90/8، والإطلاع على التقرير المقدم لرئيس مجلس الشعب فى تاريخ 27/3/1990 من رئيس اللجنة المشتركة من لجنة الشئون الدستورية والتشريعية ومكتب لجنتى النقل والمواصلات والشئون الإقتصادية – قد بين فيه الأساس الذى بمقتضاه تم تحديد مبلغ التعويض عن وفاة المسافر بمائة وخمسين ألف جنيه مصرى، حيث ذكر فيه بأن مشروع القانون قد نظم نقل الأشخاص وشروطه والتزامات كل من الناقل والمسافر، كما حدد الدية التى يحكم بها على الناقل فى حالة وفاة المسافر أو إصابته بما لا يزيد على مبلغ مائة وخمسين ألف جنيه، ويجوز الإتفاق على زيادة هذا المبلغ، وكذلك شروطها وبيان الأحكام الخاصة بها، وقد تبين للجنة أن مقدار الدية يتفق مع ما قررته الشريعة الإسلامية فى هذا الشأن، حيث حددت الدية بألف دينار من الذهب ، أى ما يساوى مائة وسبعة وعشرين ألف جنيه. هذا ما ذكر فى تقرير اللجنة المشتركة حينئذ (صفحة 9). لكن، ماذا يكون السعر حالياً وبالجنيه المصرى للألف دينار من الذهب؟!

ثالثاً: إتفاقية لندن لسنة 1976 فى شأن تحديد المسئولية عن الديون البحرية ومقدار الحدود القصوى لهذه المسئولية؛ قدرت معاهدة لندن الحد الأقصى للمسئولية عن الديون الناشئة عن الأضرار البدنية والوفاة التى تصيب المسافرين بمبلغ 46666 وحدة حسابية مضروبة فى عدد المسافرين المسموح للسفينة نقلهم طبقاً لشهادة بعدد الركاب التى تحملها، وبشرط عدم تجاوز المبلغ 25 مليون وحدة حسابية، وذلك عن كل حادث على حدة. وهذا التحديد إذا تم تحويله إلى الدولار الأمريكى سيكون ما يقرب 65332 ألف دولار، ويعادل ما يقرب من 375661 ألف جنيه مصرى، وهذا التحديد الأقصى لهذه المسئولية يكاد يماثل التحديد الخاص بإتفاقية أثينا لعام 1974 (الإتفاقية الأصلية غير معدلة) وذلك طبقاً لتفسير أحكام محاكم استئناف الإسكندرية مؤخراً.

وقد عرفت إتفاقية لندن المسافر بحراً بأنه: «كل شخص موجود على السفينة بمقتضى عقد

الناشئ عن وفاة المسافر بحراً

نقل أشخاص أو من كان برضاء الناقل مصطحباً مركبه (سيارة مثلا) أو حيوانات حية منقولة على السفينة بمقتضى عقد نقل بضائع». وهذا التعريف هو ذاته التعريف الوارد بإتفاقية أثينا لنقل الركاب لعام 1974 (الفقرة 4 من المادة الأولى من إتفاقية أثينا)!!.

رابعاً: إن إتفاقية أثينا لنقل الركاب لعام 1974 فى نسختها الأصلية فى رأينا، هي الواجبة التطبيق على حالة ضحايا العبارة المنكوبة، ومصر انضمت لها بموجب إيداع التصديق بالإنضمام إليها في 18/10/1991، وأصبحت هذه الإتفاقية نافذة في مصر إعتباراً من 16/1/1992، أى بعد الإنضمام لإتفاقية لندن 1976، وصدور قانون التجارة البحرية المصرية عام 1990: وبذلك تكون هذه الإتفاقية (أثينا 1974) قد أدخلت فى التشريع الوطنى وأصبحت قانوناً مصرياً نافذاً طبقاً لأحكام الدستور. وقد بادر المشرع المصرى بالإنضمام إليها بعد وقوع حادثة السفينة «سالم اكسبريس» كما ذكرنا!!.

وإتفاقية أثينا تحسب التعويضات المستحقة للمتضررين أو ورثة المتوفين؛ بما يعرف بالفرنك الذهبى وفقاً لنص المادة 7 من هذه الاتفاقية التى تنص على أن يكون التعويض 700.000 فرنك ذهبى (ليس له وجود مادي ملموس)، وهذا الرقم فى حقيقة الأمر لا يساوى إلا سبعة عشر ألف جنيهاً مصرياً تقريباً. إذا تم تحويلها إلى العملة المصرية .. فهو أسلوب لحساب أو لاحتساب المدفوعات الدولية بين الدول، وهذا الأسلوب من ابتكار صندوق النقد الدولى إحدى منظمات الأمم المتحدة، وقد تم إلغاؤه فيما بعد، وجعلوا وحدة السحب الخاصة SDR هو المعمول به، أيضاً إتفاقية لندن 1976 قد أخذت بالتعامل بوحدة السحب الخاصة، وعلى هذا الأساس أصدرت محكمة استئناف الإسكندرية (أكثر من دائرة) عدة أحكام أكدت هذا التوجه الدولى الفقه، وإن كانت هذه الأحكام جاءت مخالفة لأحكام محكمة النقض المصرية، حيث استقرت فى أحكامها على الربط بين هذا الفرنك الذهبى بالغطاء الذهبى للعملة المصرية، ثم تحويل الذهب مباشرة إلى الجنيه المصرى، وبحسبة بسيطة، يصبح بالتالى 700.000 فرنك ذهبى يساوى ما يقرب من 17.000 جنيه مصرى!!، وهذا الحكم كاف بمناسبة تحديد قيمة الفرنك الذهبى تطبيقاً لإتفاقيات دولية تخص النقل البحرى الدولى للبضائع تم العدول عنها (وأهم هذه الأحكام التى صدرت من محكمة النقض كانت بجلسة 27/4/1967، 25/6/1986، 8/3/1999).

وقد أتت على إتفاقية أثينا عدة تعديلات على النحو التالى:

1- **بروتوكول تعديل إتفاقية أثينا فى عام 1976**؛ وهذا البروتوكول نافذ دولياً إلا أن مصر – وللأسف – لم تنضم لها بفعل وجهود أحد مكاتب المحاماة الممثلين لمعظم نوادى للحماية والتعويض عن ملاك السفن والوكلاء عن معظم ملاك السفن المصرية، وهذا البروتوكول المعدل للإتفاقية قد تضمن أهم تعديل فيه، وهو بدون شك فى صالح المسافرين المتضررين أو ورثة الضحايا، حيث ألغى التعامل بالفرنك الذهبى، واستبدله بوحدة حقوق السحب الخاصة SDR، وهو ما أخذت به اتفاقية لندن لسنة 1976 فى شأن تحديد المسئولية عن الديون البحرية، وهى إتفاقية نافذة دولياً كما ذكر.

2- **بروتوكول عام 1990 لتنقيح إتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحراً لعام 1974**: لقد فضلت مصر الإنضمام إلى بروتوكول عام 1990 (أبرم فى 29/3/1990)، دون بروتوكول 1976!!. وعلى الرغم من تميز بروتوكول عام 1990 بأنه قد زاد من مبلغ التعويض، إلا أنه من المؤسف عدم نفاذه دولياً، حيث لم تنضم إليه سوى أربع دول، وبالتالى فإن المطبق فى مصر هو إتفاقية 1974 فى نسختها الأصلية بما تحمله من مشكلة تسعير الفرنك الذهبى، وإنخفاض مبلغ التعويض. ولذلك فإننا نأمل ونتوقع من القضاء المصرى أن يحذو حذو قضاء محكمة استئناف الإسكندرية، وأن يطبق بروتوكول تعديل إتفاقية أثينا عام 1976 على الرغم من عدم نفاذه فى مصر، فهو يعبر عن القيمة الحقيقية للفرنك الذهبى الذى أشرنا إلى مشكلته القانونية من قبل، فضلاً عن أنه يطابق تقريباً سعر التعويض الوارد فى إتفاقية لندن لسنة 1976 فى شأن تحديد المسئولية عن الديون البحرية ومقدار الحدود القصوى لهذه المسئولية، والتى قررت التعامل بحقوق وحدة السحب الخاصة مباشرة، حيث أن مصر انضمت لها على نحو ما ذكر سلفاً. وبذلك تكون هذه المسألة قد حسمت فعلاً، ولا يبقى إلا التطبيق العملى والقضائى، ذلك لأن كل من هاتين الاتفاقيتين (أثينا 1974 ولندن 1976) أمرتين، وقد دخلتا فى التشريع المصرى وأصبحتا جزءاً لا يتجزأ منه.

3- بروتوكول تعديل إتفاقية أثينا فى عام 2002: وهذا التعديل لم ينفذ دولياً لعدم كفاية الدول الأطراف المصدقة عليه، وأهم ما يميز بروتوكول التعديل لـ عام 2002 أن ألزم الناقل البحرى الدولى بالتأمين الإجبارى، وقد أعطى للمتضرر رفع الدعوى القضائية مباشرة على شركات التأمين مباشرة.

خامساً: نأمل ونتوقع من القضاء المصرى أن يحذو حذو قضاء محكمة استئناف الإسكندرية، وأن يطبق بروتوكول تعديل اتفاقية أثينا عام 1976 على الرغم من عدم نفاذه فى مصر، فهو يعبر عن القيمة الحقيقية للفرنك الذهبى الذى أشرنا إلى مشكلته القانونية من قبل، حيث أخذت بتفسير متحرر ومنطقى، يسمح بتحويل الفرنك الذهبى إلى وحدة حقوق السحب الخاصة SDR، وهو ما يأخذ به حالياً صندوق النقد الدولى التابع للأمم المتحدة، ثم يحول بعد ذلك إلى الدولار الأمريكى، ومنه إلى الجنيه المصرى.

فضلاً عن أن سعر التعويض الوارد فى إتفاقية أثينا الأصلية يطابق تقريباً سعر التعويض الوارد فى إتفاقية لندن لسنة 1976 فى شأن تحديد المسئولية عن الديون البحرية ومقدار الحدود القصوى لهذه المسئولية، والتى قررت التعامل بحقوق وحدة السحب الخاصة مباشرة، حيث أن مصر انضمت لها على نحو ما ذكر سلفاً. وبذلك تكون هذه المسألة قد حسمت فعلاً وعلى أساس قانونى سليم، ولا يبقى إلا التطبيق العملى والقضائى، ذلك لأن كل من هاتين الاتفاقيتين (أثينا 1974 فى نسختها الأصلية ولندن 1976) أمرتين، وقد دخلتا فى التشريع المصرى وأصبحتا جزءاً لا يتجزأ منه.

سادساً: تبقى مسألة متى يطالب المسافر المتضرر أو ورثته مالك السفينة أو الناقل الفعلى أو المجهز أو أحد تابعيهم كربان السفينة بالتعويض الكامل، متحررين من إلتزامات الإتفاقيات الدولية البحرية والتى تدعم مجهز السفينة أو الناقل البحرى وتعطيه ميزة قانونية، عند انعقاد مسئوليته المدنية عن دين بحرى، وذلك بعدم خضوعه لقاعدة التعويض الكامل، بأن جعلوها مسئولية لا تتعدى حدود معينة، بحيث لا يجوز مطالبة هذا المجهز بالتعويض بما يزيد عنها، وذلك على نحو ما أسلفنا!. هنا يتوقف الأمر على تحقيقات النيابة وحكم القضاء الجنائى، فإذا ثبت وتوافرت فى حق أياً من هؤلاء المسئولية الجنائية وحكم بعقوبة ما، فإنه فى هذه الحالة يمكن للمتضرر رفع دعوى يطالب بالتعويض الكامل بدون حد أقصى طبقاً للقواعد العامة للمسئولية فى القانون المدنى. وبذلك يكون مالك السفينة ومن فى حكمه أو أحد تابعيه، قد أفتقد ميزة تحديد مسئوليته بتعويض منقوص وفقاً لأحكام كل من قانون التجارة البحرية أو الإتفاقات البحرية الدولية مثل إتفاقية أثينا لعام 1974، وذلك جزاء ما اقترفته يداه بعدم اكتراثه بالإلتزام المفروض عليه بوجوب جعل السفينة صالحة للملاحة مادياً وبشرياً ومراعاة تطبيق قواعد إدارة السلامة البحرية.

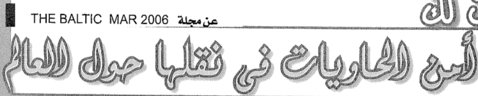
هذا، وقد صدر مؤخراً أكثر من تقرير مبدئى من المدعى الإشتراكى ومن جهات تحقيق حكومية ومن مجلس الشورى، أكدت جميعها مسئولية كل من الهيئة العامة لسلامة الملاحة البحرية وملاك السفينة «السلام 98» وآخرين – عن كارثة العبارة، وهى تقارير فنية، ومازالت التحقيقات القضائية جارية، ولم يفصل بعد فى هذه القضية، إلا أنه فى الجانب الآخر ذكرت الصحف بأن صاحب العبارة المنكوبة قال بأنه يجرى العمل على قدم وساق لصرف التعويضات لأسر الضحايا والناجين على أساس المادتين 258، 268 من قانون التجارة البحرية رقم 1990/8 ... إلخ!!.

بقى أن نشير إلى أن أى إتفاق مدعى به بين ملاك السفينة المنكوبة وأسر الضحايا، قد تم بموجبه وضع شروط يخالف أحكام القانون، حتى لو تم استكتاب الطرف الضعيف (أهالى الضحايا والمصابين) بالمخالصة وتعهد هم بعدم رفع قضايا على الطرف القوى (ملاك السفن وتابعيهم) – فإن هذا العقد أو الإتفاق يعد – فى رأى – باطل قانوناً؛ لأنه تم بين طرفين غير متكافئين، فضلاً على مخالفته لأحكام القانون المصرى والإتفاقات الدولية، وذلك يمكن للطرف الضعيف التحلل من هذا الاتفاق، ورفع دعوى تعويض تكميلى وفقاً للقواعد العامة على نحو ما ذكر.



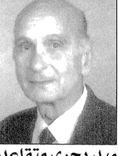
قرأت لك

عن مجلة THE BALTIC MAR 2006



أمن الحاويات فى نقلها حول العالم

فى السنوات الخمس الماضية ظهرت الحاجة فى معظم دول العالم إلى التعرف على نقاط الضعف وأوجه القصور فى الأمن الوطنى والتى قد يستفيد منها الإرهابيون الذين يفكرون فى القيام بهجمات بأساليب جديدة لا تعرفها الحكومات وهى غير مستعدة لمواجهتها. فأصبحت إجراءات الأمن عبر الحدود بين الدول شديدة الإحكام والدقة. أما الحاويات التى تنقل البضائع بين موانى العالم فإن أمنها أصبح قضية تحتاج إلى إهتمام شديد. فالإحتياطات والإجراءات الأمنية العادية المطبقة حاليا فى العالم فى تداول ونقل الحاويات عبر البحار صارت غير كافية فى ظل النظام الأمنى العالمى المشدّد الذى ظهر فى الآونة الأخيرة.



عميد بحرى متقاعد

عبد العزيز أبو قنديل

فشركات نقل الحاويات عبر البحار تكوّن عنصراً هاماً وحسّاساً فى التجارة الدولية. وهناك أكثر من 200 مليون حاوية تنتقل عبر البحار فى كل عام وتحملها أكثر من 5000 سفينة نقل للحاويات. غير أن أقل من 3% من جميع هذه الحاويات يتم مراجعة محتوياتها ومقارنتها بالمستندات الدالة على محتوياتها وما بداخلها. وهذه النسبة غالباً ما تكون عن طريق الإختيار العشوائي أو بناءً على إخبار من جهات أمنية أو رقابية رسمية. لهذا فإن الحاويات أمكن إستخدامها بواسطة المجرمين والمهرّبين لنقل العديد من البضائع الممنوعة، وأحياناً لنقل المهاجرين الغير شرعيين. وهذا الوضع يشكّل نقطة ضعف كبيرة فى نظام نقل الحاويات حول العالم، خاصة وأن الحاويات التى أمكنها نقل الأسلحة والمفرقعات والمهاجرين الغير شرعيين صارت قادرة على أن تكون بذاتها قنابل أو أدوات للتدمير.

وتطبيق إجراءات الأمن المشددة فى ظل الضغوط الدولية لتسهيل حركة التجارة تُعتبر من الأمور الصعب تحقيقها. فبمقارنة التكلفة بالعائد ومعادلة المخاطر بالفوائد فى تطبيق إجراءات الأمن المشددة المطلوب فرضها حديثاً تعتبر عملاً معقداً ومعطلاً لحركة التجارة الدولية.

وتطبيق أى مبادرة أمنية قد تحتاج إلى مساهمة كبيرة من جميع الأطراف المتعاملة والذين يهمهم رؤية تقدم ملموس فى الموقف الأمنى دون المساس أو تعطيل حركة التجارة العالمية. فمنذ سنة 2001 تم تنفيذ العديد من المبادرات لتحسين أمن الحاويات، لكنها إختلفت فى تحقيق النجاحات المرجوّة منها ولازال الوضع يحتاج إلى الكثير من الجهد والعمل.

الموقف الحالى:

تاريخياً، كانت وسائل التحقق من قيمة أى رسالة مشحونة فى حاوية فى ميناء شحنها - لتقدير أجور شحنها - كانت تعتمد على مراجعة المستندات الخاصة بها. وكانت الشحنات التى تخص الناقلين الموثوق بها من ذوى السمعة الجيدة، كان يُسمح بمرورها ما لم تظهر إختلافات فى الأوراق والمستندات الخاصة بها. ولم يكن هناك حاجة لهؤلاء الذين عليهم تقدير أجور الشحن أن يتحققوا من محتويات الرسالة أو يعرفوا مصدرها أو الجهة المرسل إليها، وقد كان يكفى الإعلان عن أنها بضائع عامة أو FAK (FREIGHT ALL KIND فى بيان شحنة السفينة MANIFEST).

وإذا كان تحصيل الرسوم الجمركية هو الهدف للتحقق من محتويات الحاوية عند شحنها على السفينة وعند وصولها لميناء الوصول، فإن الأسلوب الجارى لمعرفة محتويات الرسالة لن يكون كافياً، لأن البيانات الصحيحة هى التى لدى الشركة المصدرة، وبالتالى يكون من الواجب مطابقة البيانات المعلنة مع البيانات الأصلية لدى الجهة المصدرة، مع مراعاة إختصار الوقت إلى أدنى حد.

وحتى الحاوية التى يُطلب عدم المساس بمحتوياتها أثناء نقلها والتى تُختم بالشمع الأحمر من قبل سلطات رسمية - وهى أمور شائعة - لا يتم إستثنائها من التفتيش والتحقق من محتوياتها، فهناك وسائل للوصول إلى داخل الحاوية دون المساس بالشمع الأحمر كرفع مفصلات باب الحاوية وغيرها من الوسائل التى يعرفها صنّاع الحاويات.

وبالنسبة للإرهابيين، فإن نظام نقل وتداول الحاويات عبر البحار يبقى دائرة غير مفهومة، وكان النظام يعتقد أنه يحمى نفسه من الهجمات الخارجية، وكان يعتقد أن الإرهابيين يستخدمون الأساليب المعروفة بحيث يمكن للنظام كشفها والتنبؤ بعواقبها، إلا أنه على العكس من ذلك، فإن الأساليب الجديدة للهجمات الإرهابية أصبحت تُسبب أضراراً شاملة، وهذه هى ملامح الإرهاب الحديث وهى تجعل نظام نقل الحاويات بحراً شديد التعرض للمخاطر. فالقرصنة البحرية صارت تشكل إهتماماً متزايداً فى الأشهر الماضية، ولا يُستبعد إستخدامها كوسيلة للأعمال الإرهابية. ومن المعروف أن أى إضطراب فى نظام النقل البحرى الدولى سيؤدى إلى عواقب إقتصادية وخيمة.

المسئولية

حالياً لا توجد جهة واحدة يمكن أن تكون مسئولة عن حل القضية الحساسة وهى مشكلة تحقيق أمن نقل الحاويات بحراً، تستطيع وضع وتنفيذ مبادرات وحلول لمواجهة المشكلة. وقد تم وضع عدة مبادرات خلال الأعوام القليلة السابقة ولكنها لم تأتى بثمار، لأن هذه المبادرات كانت تعتمد على عنصر الثقة الواجب توافره فى جميع الأفراد المتعاملين مع النظام. ولهذا كان لزاماً اللجوء إلى وضع نظام أمنى قوى من داخل الصناعة نفسها.

وفى مواجهة أمن الحاويات نجد طبيعة التعقيد وكثرة الأيدى المتداولة للحاويات فى الصناعة نفسها. ففى حلقات تداول الحاويات نجد أن البضائع عادةً ما تنتقل بين الأيدى المختلفة القائمة بالعمل، فهى تنتقل من الجهة المصدرة إلى الناقلين عبر البر إلى ميناء الشحن ثم القائمين بشحنها على السفن ثم نقلها بحراً ثم القائمين بتفريغها من السفن فى موانى الوصول ثم نقلها براً إلى الجهة المستلمة. وعليه، فإن القدرة على التحقق من عدم العبث بالرسائل تكون محدودة حتى بالنسبة للناقلين الموثوق بهم. وحتى هؤلاء، قد يجدوا أنفسهم ناقلين لبضائع غير قانونية، معتمدين، كالعادة على بيانات الشحنات التى ترد لهم بواسطة الشاحنين دون أن يراجعوا حقيقة الشحنات بأنفسهم.

ومن الواضح أن تطوير أمن الحاويات لا يمكن ببساطة أن يعتمد على إجراءات الأمن داخل الموانى فقط. فكل سلسلة تداول الحاويات من نقطة شحن الحاوية بالبضائع فى جهة إصدارها إلى وصول الحاوية إلى مقصدها الأخير معرضة للعبث والتعدى بمعرفة هؤلاء الذين يرغبون فى إستغلال ضعف دفاعاتها. وأى طريقة لتطوير أمن الحاويات لابد أن تشمل جميع حلقات هذه السلسلة من بدايتها إلى نهايتها.

ويعتقد الخبراء أن أهم جزء من الحل يكمن فى إيجاد نظام أمنى لسلسلة تحركات الحاويات عبر البحار. وأهم ركائز هذا النظام هو وجود شخص موثوق به ومتمرّن أمنياً ليكون مسئولاً عن تحقيق الأمن فى كل حلقة من حلقات نقل الحاويات ويكون على إتصال بالمسئولين الأمنيين الآخرين فى المواقع الأخرى. وهذا النظام الأمنى يجب أن يكون مُوحداً بحيث يتم تنفيذه فى جميع مواقع نقل الحاويات. وبهذا تكون الثقة التى يعتمد عليها أمن الحاويات مصدر قوة بدلاً من أن تكون مصدر ضعف.

وتظل المنظمة البحرية الدولية IMO لاعباً أساسياً فى تنسيق الجهود وتقديم الإطار المناسب وترويج الأمن سواء فى الموانى أو فى أمن البضائع المنقولة بحراً. ومثل هذا الإطار الدولى ضرورى لزيادة التكامل والتعاون حول العالم.



قانون السلامة البحرية

وهيئات تصنيف وتسجيل السفن في شأن سلامة السفن

القانون 232 لسنة 89 فى شأن سلامة السفن والذى أشار فى المادة 18 إلى إعتماد هيئات تسجيل وتصنيف السفن.

(تعين بقرار من وزير النقل البحرى هيئات الإشراف البحرية التى تقبل شهادتها وتقارير المعاينة التى تصدرها السفن والوحدات البحرية المسجلة بها فيما يختص بتعين درجة تصنيف السفن أو الوحدات البحرية أو تحديد صلاحية الجسم والألات المسيرة وكذلك تحديد خطوط الشحن)

ثم صدر قرار وزير النقل والمواصلات والنقل البحرى. رقم(143) لسنة 90 (نقل بحرى) بإصدار قواعد تنفيذ بعض أحكام قانون سلامة السفن 232 لسنة 89 حيث ورد فى المادة (18) هذا القرار



وجيه عرفة مصطفى

المستشار الفنى

الشركة الدولية لخدمات النقل البحرى

"تقبل الشهادات والتقارير المنصوص عليها فى المادة العاشرة من القانون 232 لسنة 89 المشار إليه الصادرة من هيئات الإشراف البحرية الأتية:

1 - لويدز ريچستر أوف شيبنج
2 - بروفريتاس فرانسيه
3 - أمريكان بيرو أوف شيبنج
4 - ريچيستر ناڨالو يتابيانو
5 - چير مانشر لويد
6 - نورسك فيرتياس
7 - تسجيل السفن لإتحاد الجمهوريات الإشتراكية السوفيتية
8 - نيبون كايجى كيد كاى

وتجرى الإدارة المركزية للتفتيش البحرى بالهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية الدراسات الفنية القانونية اللازمة للنظر فى إضافة هيئات إشراف جديدة.

وقد أضيفت هيئة الإشراف اليونانية ثم بعد ذلك هيئة الإشراف البولندية P.R.S

وبإستقرار هذه النصوص يتضح:

أن القانون 232 لسنة 89 والمذكرة التفسيرية الصادرة بالقرار 143 لسنة 90 ولم يشترط أن تتمتع هيئات الإشراف البحرية لعضوية الإتحاد الدولى لهيئات التصنيف والمعروفة بـ IACS.

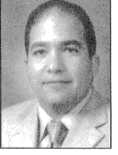
وهى هيئة غير حكومية أنشأت كنادى يضم فى عضويته هيئات الإشراف البحرى المختلفة وفقاً لقواعد داخلية منظمة إرتضتها هذه الهيئات حيث تنتسب الهيئة لمدة خمسة عشر عام وبعد 30 سنة تحصل على عضوية IACS كما أن القرارات الوزارية التى صدرت تنفيذاً لأحكام القانون ومذكرته التفسيرية لم يشترطاً أن تحظى أى هيئة تعتمدها الحكومة المصرية بعضوية هذا الإتحاد أى أن ذلك لم يقنن كأحد عناصر تقييم الهيئة علماً بأن هيئة الإشراف اليونانية لم تحصل على عضوية الإتحاد رغم تقدمها كذلك أكثر من 6 مرات.

وهناك حوادث غرق لبواخر حديثة وتخضع لهيئات الإشراف المتعددة ولم توجه تهمة التقصير إلى أى من هذه الهيئات - إذ أن تحليل الحوادث التى تنشرها المنظمة البحرية الدولية والتى تصدر عن لجنة السلامة قد أثبتت أن حوالى 85% من الكوارث البحرية ترجع إلى جهل الطاقم ونقص التدريب - أى هى نتيجة أخطاء بشرية إذن ماهى مسئولية هيئة الإشراف البحرية إذا تمت معاينة إحدى السفن وصدرت لها التقارير السليمة ثم أثناء التشغيل مثلاً يخطأ الربان فى تستيف البضاعة ثم تبحر السفينة ويؤثر التستيف غير السليم على إتزان السفينة مما يؤدى إلى الغرق أو أى كارثة أخرى مثل الحريق مثلاً ويفشل الطاقم فى السيطرة عليه أو إستعمال أساليب لا تتفق مع قواعد السلامة البحرية وخاصة فى عبارات الركاب عندما ينشأ الحريق فى الجراج ويتم الإطفاء بإستعمال المياه فى ظل عدم وجود نظام جيد للصرف أو عطل المضخات وفى ظل قانون تسجيل السفن لا يسمح للسفن المستأجرة بنظام BAR BOAT CHARTER بالتسجيل تحت العلم المصرى.

وإنما يسجل على شهادة التسجيل الأصلية الأجنبية أن المدير المسئول هو المستأجر بالنظام المشار إليه:

(أقرت الإتفاقية الدولية لتسجيل السفن الصادرة عن الأونكتاد التسجيل بنظام B.B.C إلا أن مصر لم تنضم بعد إلى هذه الإتفاقية - علماً بأن القانون رقم (8) قانون التجارة البحرية لم يعالج مسألة التسجيل على إعتبار أنه سوف يصدر قانون منفصل للتسجيل ولم يحدث ذلك حتى الآن) نأمل أن يأخذ فى الإعتبار مسألة تسجيل السفن المستأجرة لمصرين تحت العلم المصرى أو إعتبار مصر ضمن دول التسجيل المفتوح أسوة بدول بنما ومالطا وهنداروس وليبيريا والآخرين لما فيها من زيادة حجم الأسطول وتشجيع الإستثمار فى صناعة النقل البحرى.

أخبار غرفة ملاحة بورسعيد



أعلن السيد/ عادل اللمعى نائب رئيس مجلس إدارة الغرفة أنه قد تم عقد إجتماع بين غرفة ملاحة بورسعيد واللجنة الفنية المشكلة من الإدارة المركزية لتكنولوچيا المعلومات بجمارك الإسكندرية لمناقشة سبل تقديم المنافست الإلكترونى للجمارك ووضع خطة زمنية للتنفيذ بفندق جراند الباتروس وقدأوضح القطاع الجمركى بإستعداده الكامل لتقديم أية تسهيلات فنية ممكنة للتوكيلات الملاحية لتتمكن من تبادل المنافستو إليكترونياً وتفادى مشكلة تفريغ المنافستو يدوياً من المنافستو المركزى لباقى الفروع وذلك لتفعيل المادة 36 من القرار الوزارى رقم 10 لسنة 2006 لتلقى قوائم الشحن بأى طريقة إلكترونية يحددها التوكيل الملاحى والذى بدأ العمل به بجمارك الإسكندرية وسوف يتم تعميمه على باقى الموانئ بعد إجراء كل الإختبارات اللازمة على ذلك النظام الإلكترونى.

وقد وصل إجمالى عدد الشركات الأعضاء بغرفة ملاحة بورسعيد والتى شاركت بالإجتماع إلى ما يزيد عن ستون شركة ملاحية.

وقد حضر من أعضاء مجلس إدارة غرفة ملاحة بورسعيد:

- السيد الأستاذ/ عادل اللمعى — نائب رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحة بورسعيد.
- السيد اللواء/ محمد مدين — نائب رئيس هيئة ميناء بورسعيد وعضو مجلس إدارة غرفة ملاحة بورسعيد
- السيد المهندس/ خالد عبد الملك — أمين عام صندوق غرفة ملاحة بورسعيد
- السيد الأستاذ/ مجدى شرف — عضو مجلس إدارة غرفة ملاحة بورسعيد
- السيد الأستاذ/ عماد البواب — عضو مجلس إدارة غرفة ملاحة بورسعيد

وقد حضر الإجتماع لفيف من الضيوف يتقدمهم:

- أ/ مصطفى مغاورى عطية — المدير العام لتكنولوچيا المعلومات بجمارك بورسعيد
- أ/ نصر موسى — مدير إدارة المنافستو بالجمارك
- أ/ إبراهيم بسيونى — مدير عام التطبيقات بقطاع الجمارك
- أ/ حسام الدين حافظ — من قسم الحاسب الآلى بجمارك بورسعيد
- الحاج/ أحمد قوطة — مدير عام الحاسب الآلى بقطاع الجمارك
- أ/ جمال شتا — رئيس قسم إدارة التحليل الجمركى
- أ/ حسن عبد الدايم — مدير إدارة الوثائق والمعلومات بالقطاع الجمركى
- أ/ بهى الدين عبدالعال — مدير إدارة التحليل بالقطاع الجمركى

هل نحن فى حاجة إلى
وزارة للنقل البحرى؟

بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح
عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

فى أثناء حضورى لدورة سياسات النقل التى ينظمها معهد التنمية الإقتصادية التابع للبنك الدولى فى عام 1981 كان بالبرنامج محاضرة عن النقل البحرى وسئل المحاضر عن مستقبل البضائع العامة وكانت الإجابة إنسى ....! بمعنى أن المستقبل للحاويات وتغلغلها وشعرت بالقلق لأن الحاويات كان يتم التعامل معها بالموانى المصرية كبضاعة عامة. ولكن سرعان ما تم إفتتاح محطة للحاويات بميناء الإسكندرية عام 1984 بموجب القرار الوزارى رقم 25 فى 1984/4/29 وفى نفس العام وبموجب القرار الوزارى رقم 76 لسنة 1984 فى 1984/7/31 تأسست شركة بورسعيد لتداول الحاويات وفى عام 1986 صدر قرار وزير النقل رقم 97 نقل بحرى بتأسيس شركة دمياط لتداول الحاويات وبذلك أصبح لكل ميناء شركة خاصة بتداول الحاويات وكان ذلك تطويراً كبيراً لمواجهة ازدياد الحاويات ورفع كفاءة الموانى ومواجهة التطور اللازم فى التعامل مع سفن الحاويات التى تتطلب سرعة فى الأداء وتم تأسيس هذه الشركات بمشاركة فى رأس المال من هيئات الموانى ومن أرباح شركات النقل البحرى ونسبة صغيرة للقطاع الخاص حيث أن شركات النقل البحرى كانت تابعة لوزارة النقل والمواصلات والنقل البحرى حتى عام 1991 حيث صدر القانون رقم 203 لسنة 1991 وتم نقل تبعية كافة الشركات التابعة للوزارة إلى وزارة قطاع الأعمال العام واستمر العمل فى تطوير الموانى حيث ارتفعت طاقة الموانى من 25 مليون طن فى عام 1983/82 إلى أكثر من 55 مليون طن فى عام 1999 وتم إنشاء ميناء شمال السخنة وميناء شرق بورسعيد.

ولم يكن النقل البحرى بمنأى عن التطورات حيث أنه تم إنشاء شركة الملاحة الوطنية وكذلك شركة مصر للنقل البحرى كشركتين مشتركتين بمساهمة كبيرة من أرباح شركات النقل البحرى وكذلك مساهمة محدودة من البنوك المصرية والقطاع الخاص وكانت إضافة كبيرة وجادة لأسطول النقل البحرى ككيان قوى يعملان بجانب الشركة المصرية الملاحة التى كانت تتبع وزارة النقل والمواصلات والنقل البحرى حتى عام 1991 وارتفعت طاقة أسطول النقل البحرى من 71 سفينة بحمولة 530 ألف طن عام 1982 إلى 123 سفينة بحمولة 1.7 مليون طن عام 1999 وكان الأسطول يساهم مساهمة فعالة فى نقل التجارة الخارجية لمصر حتى عام 1999.

ومنذ أن تم نقل تبعية الشركات إلى وزارة قطاع الأعمال العام تدهورت أحوالها وإنحسر الاستثمار فى النقل البحرى خاصة نقل البضائع الذى يتطلب إستثمارا ضخماً يعجز عنه القطاع الخاص ومنذ ذلك تركت وزارة النقل أمر تدعيم شركات النقل البحرى لوزارة قطاع الأعمال العام وكذلك للقطاع الخاص وكانت النتيجة أن تدهورت حالة أسطول النقل البحرى العامل فى مجال نقل البضائع وتحولت أرباح شركات النقل البحرى إلى الشركة القابضة ولم يتم الأستفادة من هذه الأرباح فى تطوير النقل البحرى كما سبق حتى عام 1991 بل إتجهت الأرباح إلى تدعيم الشركات الخاسرة فى النقل البرى للركاب والبضائع وتمويل المعاش المبكر وغيره من المجالات التى لا تعود بالنفع على الدولة والإقتصاد المصرى.

إن الأمر ليس أمر وزارة النقل البحرى ولكن يستلزم الأمر أن تغير وزارة النقل سياستها وتقوم بتدعيم الأسطول والأستفادة من أرباح شركات النقل البحرى فى مجال تدعيم الموانى والأسطول ومما يجدر ذكره فإن شركات الحاويات حققت فى عام 2005/2004 أرباحاً صافية قدرها 313.9 مليون جنيه بخلاف ما تم دفعه من ضرائب داخلية بلغت 64.4 مليون جنيه ولذا فيلزم أن يتم نقل تبعية شركات الحاويات لهيئات الموانى العاملة بها حتى تستفيد الموانى من هذه الأرباح فى تطوير الموانى التى تحتاج إلى أموال طائلة وكذلك تدعيم أسطول النقل البحرى بإنشاء شركات أخرى بمساهمة من هذه الأرباح كما كان يتم قبل صدور القانون 203 لسنة 1991.

إن العمل الجاد والرؤية الثاقبة والسياسة السليمة هى المطلوبة.

معدلات قياس الأداء
لقطاع جمارك المنطقة الشمالية والغربية عن شهر مارس 2006

البيان	عدد البيانات الجمركية	متوسط زمن الإفراج: متوسط العمل الجمركى	متوسط العمل جهات العرض	متوسط وقت صاحب الشأن	الإجمالى	طرق التقييم: مادة أولى	أخرى	عدد التظلمات	التحكيم
المركز الجمركى المتطور	843	1.35 ساعة	19 ساعة	40.6 ساعة	60.95 ساعة	838	5	1	1
الإدارات المركزية التابعة	10999	1.19 يوم	1.39 يوم	1.44 يوم	4.02 يوم	8441	2558	51	16

أخبار ومحطات

مشروع جسر الجمرات

يتم الإنتهاء من أعمال المرحلة الأولى من مشروع جسر الجمرات الجديد بالسعودية فى موسم الحج القادم، وتتضمن هذه المرحلة طابقين، وقد أشار الدكتور حبيب زين العابدين وكيل وزارة الشئون البلدية والقروية السعودية إلى أن دراسة هذا المشروع استغرقت خمسة أعوام، ويتكون من 5 طوابق و 12 مدخلاً و12 مخرجاً، ويخدم الجسر الجديد مبانى سفوح جبال منى، ومن أهم المشروعات التى سيتم تنفيذها إنشاء نفق تحت الأرض ينطلق من كوبرى الملك عبد العزيز شمالاً باتجاه نفق الملك فهد من الجهة الشرقية لجسر الجمرات ونفق آخر من الجهة الغربية، ويخصص هذان النفقان لحركة المركبات.

دعم مراكز الاتصال

أعلنت وزارة الإتصالات وتكنولوجيا المعلومات المصرية الأهداف الرئيسية لمبادرتها الخاصة بدعم صناعة مراكز الإتصال لإمكان تصدير خدماتها التى تستطيع توفيرها للشركات والهيئات العالمية والإقليمية والمحلية، وذلك عن طريق توفير فرص التدريب، ودعم قدرتها عالمياً، وتوفير البنية التحتية، وتطبيق نظم الجودة العالمية.

مستشار خاص للبحرية الفرنسية

أصدر الأميرال الان أودو دى دانفيل رئيس أركان حرب القوات البحرية الفرنسية قراراً بتعيين أحمد فؤاد عجيبة قنصل فرنسا الفخرى فى مدينة بورسعيد – مستشاراً خاصاً للبحرية الفرنسية فى كل ما يتعلق بقناة السويس، ويأتى ذلك تتويجاً للعلاقات التاريخية العميقة فى مجال البحرية بين مصر وفرنسا، كما أن البحرية الفرنسية على اتصال دائم مع الفريق أحمد فاضل رئيس هيئة قناة السويس فى كل ما يخص مصر وقناة السويس.

أرباح الجسر العربى

أشاد الدكتور عدنان بدران رئيس وزراء الأردن بدور الشركة المصرية الأردنية العراقية المشتركة للنقل البحرى (الجسر العربى) حيث حققت أرباحاً عام 2005 وصلت إلى 19 مليون دولار مقارنة بأرباح عام 2004 التى كانت 9 ملايين دولار، ويرجع ذلك إلى التطوير والتحديث فى أساليب الإدارة ورفع مستوى الخدمات مما يؤدى إلى تنمية التعاون العربى والدور المصرى فى جمع الشمل العربى.

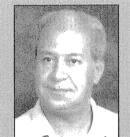
فرع للأكاديمية البحرى فى أسوان



صرح الدكتور جمال الدين مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى بأنه تقرر إفتتاح فرع الأكاديمية البحرية بأسوان لتبدأ الدراسة به فى أكتوبر القادم، وأنه تقرر تخفيض رسوم الدراسة بهذا الفرع ما بين 50 إلى 60% بجانب تخصيص 5 منح دراسية لأوائل الثانوية العامة من أبناء أسوان.

هل تقبل الموانئ المصرية التحدي في عصر العولمة؟

الجزء الأول



بقلم / سمير معوض
المستشار الاقتصادى للمنطقة الحرة سابقا

بالقياسات العملية وفق ما يحدث على خرائط العالم الملاحية والتجارية والخدمية فإن البون يبدو شاسعا ما بين القوى المتاحة والقوى الكامنة فى صناعة النقل البحرى بعملياته وبنيته الأساسية وأنشطته الرئيسية والفرعية. فقد توقفت خطط التطوير وإعادة التأهيل عن إيلاء قطاع إقتصاد النقل البحرى فى مصر ما يستاهل من إهتمام مكثف وعناية متواصلة لتحويله إلى دعامة أساسية فى حسابات الناتج القومى الإجمالى. ودوره البارز من قفل ذلك فى الميزان التجارى وبالتالى ميزان المدفوعات. وعلى الرغم من أن ما أعلن من تنبؤات تتعلق بقدرة الموانئ المصرية على الإنتقال من طاقتها الإنتاجية المالية التى تبلغ 83 مليون طن فى العام 2005 إلى 190 مليون طن فى العام 2010 بما يعنى نسبة زيادة 30% فإن هذه الزيادة تظل مع ذلك أقل بكثير مما يمكن للموانئ المصرية أن تحققه لاسيما وأن موانئ عالمية أخرى تحقق الآن ما يتجاوز هذا الرقم بمراحل إعتماداً على دخولها أسواق المنافسة الدولية بقوة وميزات نسبية لا يمكن الإدعاء بأن الموانئ المصرية تفتقر إلى مثلها فنقطة الإنطلاق الدائمة تتمثل فى أن التخطيط هو الترجمة العملية الحقيقية لما فى حوزة الموانئ من إمكانات قائمة وإمكانات يتولى التطوير إضافتها.

بالقياسات العملية وفق ما يحدث على خرائط العالم الملاحية والتجارية والخدمية فإن البون يبدو شاسعاً ما بين القوى المتاحة والقوى الكامنة فى صناعة النقل البحرى بعملياته وبنيته الأساسية وأنشطته الرئيسية والفرعية. فقد توقفت خطط التطوير وإعادة التأهيل عن إيلاء قطاع إقتصاد النقل البحرى فى مصر ما يستاهل من إهتمام مكثف وعناية متواصلة لتحويله إلى دعامة أساسية فى حسابات الناتج القومى الإجمالى. ودوره البارز من قفل ذلك فى الميزان التجارى وبالتالى ميزان المدفوعات. وعلى الرغم من أن ما أعلن من تنبؤات تتعلق بقدرة الموانئ المصرية على الإنتقال من طاقتها الإنتاجية المالية التى تبلغ 83 مليون طن فى العام 2005 إلى 190 مليون طن فى العام 2010 بما يعنى نسبة زيادة 30% فإن هذه الزيادة تظل مع ذلك أقل بكثير مما يمكن للموانئ المصرية أن تحققه لاسيما وأن موانئ عالمية أخرى تحقق الآن ما يتجاوز هذا الرقم بمراحل إعتماداً على دخولها أسواق المنافسة الدولية بقوة وميزات نسبية لا يمكن الإدعاء بأن الموانئ المصرية تفتقر إلى مثلها فنقطة الإنطلاق الدائمة تتمثل فى أن التخطيط هو الترجمة العملية الحقيقية لما فى حوزة الموانئ من إمكانات قائمة وإمكانات يتولى التطوير إضافتها.

ومن قبيل هذه الإمكانات الفريدة التى تتميز بها الموانئ المصرية على تفاوت طاقاتها أن هذه الموانئ تحظى بموقع جغرافى إستراتيجى على شبكة التدفقات التجارية البحرية لأن مواضعهما المحورية تحتل أمكنة بارزة ما بين الكتل والتحالفات الصناعية والتجارية الدولية، وليس من قبيل التكرار أن نعيد تأكيد أن مصر هى الدولة العربية الوحيدة التى بشاطئ البحر الأحمر وبساحل البحر المتوسط، كما أنها ذات ثراء جغرافى عبقرى بوجودها على خمسة بحار وخلجان وممرات مائية (البحر الأحمر والبحر المتوسط وخليج السويس وخليج العقبة وقناة السويس. ويضاف إلى هذه الميزات أنها الدولة العربية الوحيدة كذلك التى لها موانئ على الشواطئ الافريقية والشواطئ الأسيوية، وحصاد ذلك كله أنها تعد عن جدارة دولة مرور تجارى وملاحى دولى من الطراز الأول.

ويقدر ما يترتب لها ذلك أفضليات إستراتيجية وجغرافية وإقتصادية فإنه يلزمها بأن تعيد النظر بعمق فى أهميات الدور وضرورات الوظيفة، فالإستثمارات والتطوير وإعادة التأهيل لا يمكن أن تفلح إذا ما تغاضت عن هذه البدهيات التى شكلت على الدوام القوى الدافعة فى خطط وبرامج تحديث الموانئ العالمية التى ضربت بسهم وافر فى سباقات التقدم وأحرزت قصب السبق فى موانئ المواقع المتقدمة حيث أسهمت فى جعل قطاعات إقتصاد النقل البحرى فى بلدها ركيزة أساسية فى توكيد الدخول وتحقيق تراكمات رأسمالية وخلق أعداد كبيرة من الوظائف والأنشطة.



لقد خضعت الموانئ بأكثر مما خضعت القطاعات الإقتصادية الأخرى لتفاعلات المفاهيم الإقتصادية المتطورة، وكانت من أوائلها إكتساباً لمكونات الميزات التنافسية لأنها تعتمد فى نموها على سوق دولية تؤمن بأنه لا يوجد شئ ثابت فى المياه سوى المتغيرات التى تخضع بدورها للتغير المتواصل. فلقد أدركت الموانئ التى أدخلت تحولات جذرية على هياكل قواعدها وطاقاتها الإنتاجية أنها تحتاج إلى خطط طموح لجذب خطوط السفن المنتظمة الضخمة للعمل معها على نحو مستمر حيث أن هذه الخطوط تتولى نقل شريحة بالغة الضخامة من كعكة التجارة الدولية تبلغ نسبتها زهاء 90% من جملة التجارة التى يتم تداولها ما بين القارات. ويقوم أزدهار الموانئ ونمو عملياتها فى العادة على الإستئثار بكم وافر من تجارة بضائع المرور الدولية (الأقطرمة) وهى تجارة بالغة الضخامة تحقق للموانئ التى تتداولها فوائد جمة ودخولاً متزايدة، فهى تجارة تمثل نسبة كبيرة من جملة المبادلات التجارية القارية المحمولة بحراً.

وتعرف مراكز التخطيط المسيطرة على هذه الموانئ أن أهم عناصر الميزات التنافسية لإكتساب أفضلية جذب أساطيل السفن العالمية للتعامل معها هى عنصر الوقت الذى يعد هاماً لدورات الأصول الرأسمالية (السفن) وتحقيق دورة أعمال مربحة لها وللموانئ التى تتعامل معها وعنصر الجودة الذى يحقق الوفورات لملاك السفن ومشغليها، ومعقولية التكلفة، هذا المزيج اللوجيستى هو الذى يجعل أى ميناء مركز تكلفة مغر ومركز تميز يحظى بوزن نسبى أو مطلق ومقراً تكون الحال عليه. لقد أثبتت الموانئ المحورية وفوق المحورية وما سيأتى على إثرها من أجيال مينائية أكثر تقدماً وحداثة أن الموانئ من أكثر المرافق الإقتصادية حفاوة بالتخطيط الذى يتضمن الأبعاد والإشتراطات والمتطلبات الدولية والإقليمية والمحلية لأنها تشبه سوقاً تجارية ضخمة تتعدد وتتنوع فيها أصناف من الخدمات التى تتجاوب مع حاجات كل الأطراف بالكيفية التى تشبع أى تغيرات على قائمة الإهتمامات التى يبحثون عن الحصول عليها.

وفى هذا السياق فإن الموانئ المصرية بحكم عوامل المقارنة وبفعل الواقع الذى يعبر عن مستويات تقدمها أشواطا ليست بالقصيرة كما أنها ليست بالمستحيلة، فكثير من الموانئ التى تحتل مواقع إدارية فى تراتيب الموانئ الدولية الآن كانت آمنة عقود قليلة لا تملك إمتيازات التفوق على الموانئ المصرية، سواء فى أوروبا أو آسيا أو أمريكا اللاتينية. فقد كان ميناء بورسعيد على سبيل المثال يقوم بدور الميناء المحورى لبضائع الأقطرمة (المرور) الدولية دون منازع حتى نهاية الحرب العالمية الثانية، كما كان يقوم بوظائف مركز تزويد أساطيل السفن بوقودها من الفحم إلى الحد الذى جعله يستحق وصف فخامة العالم واستمر ذلك حتى ثلاثينيات القرن العشرين حين شرعت السفن فى إستخدام آلات الأختراق الداخلى عوضاً عن آلات الإحتراق الخارجى.

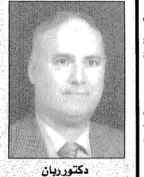
وتعتبر مجموعة الموانئ المصرية القائمة على الشاطئ الجنوبى لحوض البحر المتوسط (الإسكندرية وبورسعيد ودمياط والدخيلة والعريش) هى الموانئ التى تمتلك القدرة الفعلية على قيادة عمليات التطوير بالنسبة لباقى الموانئ المصرية، حيث ما برح البحر المتوسط هو حوض التجارة الأكثر أهمية ما بين القارات الثلاث أوروبا وآسيا وإفريقيا على الأقل حتى الوقت الراهن. غير أن هذه الموانئ ما فتئت تعمل وكأنها جزر تقليدية تمارس فيها البيروقراطية تطبيقات تنأى بها عن الإنخراط فى نوادى الموانئ ذات الأهمية الإقتصادية المؤثرة. لقد كان بوسع المجلس الأعلى للموانئ أن يكون أكثر نفوذاً وديناميكية فى جعل هذه الموانئ المتقدم منها نسبياً والأقل تقدماً تعمل بروح الفريق المتجانس الذى يقدم إمكاناته لمحافل التجارة البحرية الدولية بصورة أكثر تجاوباً مع إستثمارات العصر وأنشطته وأفضلياته.

بعض المقترحات

المطروحة أمام المسئولين والمطلوب تطبيقها للمساهمة فى إيقاف نزيف الموت الذى نتج عن غرق العبارة السلام 98 وغيرها

فيما يلى نذكر بعض المقترحات المطروحة أمام مسئولى النقل البحرى بجمهورية مصر العربية وذلك للإرتقاء الفنى والإدارى بمستوى منظومة النقل البحرى:

(1) يجب أن تتم جميع المعاينات الفنية على سفن الركاب العاملة على الخط الملاحى فيما بين الموانى المصرية والسعودية والأردنية وإثباتها بالصور وذلك لكافة أجزاء السفينة بما فيها كافة معدات السلامة والإنقاذ مرتين كل عام على الأقل على أن يتم بعد ذلك مراجعة لهذا التفتيش فى فترات لا تتجاوز 30 يوم فيما بين المعاينة والأخرى للتأكد من تلافى أى ملاحظات ظهرت خلال المعاينة النصف سنوية كذا تدارك أى ملاحظات جديدة.


دكتور ربان
منتصر السكرى

(2) الإرتقاء الفنى بمنظومة التفتيش البحرى، ورقابة دولة الميناء التابعة للهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية وتزويدها بالكوادر الفنية ذات الخبرة السابقة فى هذا المجال من خريجى المعهد القومى المقترح إنشائه بالبند السابع.

(3) إنشاء مركز بحث وإنقاذ مصرى يزود بكافة أجهزة ووسائل الإنقاذ والمساعدة والإتصالات المتطورة المتوفرة بمراكز البحث والإنقاذ العالمية ومتابعة التطورات الحديثة لتطوير العمل فى هذا المجال ليواكب أحدث التقنيات المتقدمة فى العالم وتحدد مهامه بقرار يصدر من الوزير المختص.

(4) إلغاء درجة ركاب السطح من سفن نقل الركاب العاملة على الخط الملاحى المشار إليه، وتمنح شهادة الركاب على الأسس الآتية:

(أ) عدد الأسرة المتوفرة بكبائن الركاب.

(ب) عدد كراسى البولمان.

(5) تزويد كافة سفن الركاب العاملة على الخط الملاحى المشار إليه بكافة المعدات الحديثة المتطورة طبقاً للمعاهدات والإتفاقيات الدولية، ولا مانع من إضافة ما قد يستجد من معدات متطورة حتى لو كانت غير موجودة بالإتفاقيات الدولية.

(6) تكوين مجلس أعلى من خبراء النقل البحرى ذو الخبرة العالية الفعلية والموثقة تكون مهمته الآتى:

(أ) مراقبة مستوى السلامة على سفن الركاب ومركز البحث والإنقاذ وعدم ترك هذه المهمة للهيئات المنوطة بمنح شهادات السلامة وعلى أن يتوفر لهذا المجلس الآلية الفنية اللازمة لتفعيل مهمته.

(ب) متابعة آخر تطورات النقل البحرى فى العالم والعمل على الأخذ بها وتطبيقها فى مصر.

(ج) العمل على سرعة رفع إسم مصر من القائمة السوداء طبقاً لما هو منشور على الصفحة الألكترونية لمنظمة إتحاد هيئات التصنيف الدولية (IACS) المنبثقة عن المنظمة البحرية (IMO) وذلك بوضع الحلول والتوصيات التى تكفل إزالة الأسباب التى أدت إلى هذا الوضع المتردى مع متابعة التنفيذ حتى تتحقق النتيجة.

(7) إنشاء معهد قومى تابع لوزارة النقل لتدريب وتخريج جيل من المفتشين البحريين المتخصصين على أن يكون من يلتحق بهذا المعهد تتوافر فيه إحدى الشروط الآتية:

(أ) شهادة ربان أعالى البحار مع خبرة عملية بحرية لا تقل عن (10) سنوات.

(ب) شهادة كبير مهندسين بحريين مع خبرة عملية بحرية لا تقل عن (10) سنوات.

(ج) شهادة بكالوريوس هندسة قسم البحرى مع خبرة عملية فى مجال بناء السفن أو الآلات والمعدات البحرية لا تقل عن (15) سنة.

(8) مما لا شك فيه ونظراً لتزايد عدد ناقلات البترول العملاقة ذات الحمولة 40،000 – 350،000 طن التى تبحر بالبحر الأحمر وتمر من قناة السويس تمثل خطر داهم إذا وقع لها أى حادث تصادم أو شحوط لا قدر الله، حيث أن التلوث بالزيت الخام سوف يكون رهيب لا تستطيع الدولة أو الدول المطلة على البحر الأحمر مكافحته ومما سوف يؤثر تأثير مباشر وسيئ للغاية ولمدة تزيد عن عشر سنوات على السياحة فى سواحل البحر الأحمر (شرم الشيخ – رأس محمد – خليج العقبة – خليج السويس – والجزر المنتشرة بالبحر الأحمر – سفاجا – الغردقة – مرسى علم – إلخ ...) ولا ننسى الحادث الذى وقع فى آلاسكا وقد كلف الولايات المتحدة الأمريكية ما يقرب من مليار ونصف مليار دولار وذلك لإزالة آثار التلوث فقط، وكذلك الحادث الذى وقع بالمحيط الأطلنطى وأثر على شواطئ (أسبانيا – فرنسا – البرتغال) الذى كلف هذه الدول ما يقرب من 30 مليار دولار متمثلة فى فقدها للدخل السياحى ومازالت القضية منظورة أمام القضاء ضد هيئة الإشراف الإيطالية.

لذا نطالب بإنشاء فورى لمركز مكافحة التلوث البحرى بالإشتراك مع أكثر من مركز دولى وذلك لمواجهة مثل هذا الخطر المحتمل حدوثه بطريق المصادفة أو بطريق التعمد من الجهات المعادية لبلدنا، مع عمل خطة طوارئ على المستوى القومى لمكافحة التلوث وتجهيز هذا المركز بكافة المعدات الحديثة لمكافحة مثل هذا التلوث المتوقع حدوثه.

(9) تفعيل قرارات وتوصيات اللجنة الفنية للنقل البحرى لمجلس وزراء النقل العرب المنعقدة بالإسكندرية فى 21 ديسمبر 2005 وذلك بتشجيع إنشاء هيئة تصنيف وتسجيل السفن والإعتراف بالقائم منها فعلاً عن طريق القطاع الخاص المصرى مع دعم من الحكومة المصرية للمساهمة فى الإرتقاء بمستوى السلامة بالبحار والمياه الساحلية والإقليمية والفنادق العائمة بنهر النيل من جهة وكسر إحتكار الهيئات الأجنبية لهذه الخدمة بالمنطقة العربية من جهة أخرى.

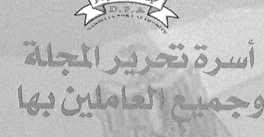
(10) إنشاء صندوق كوارث يتبع مجلس الوزراء أو لجنة الصناعة والنقل بمجلس الشورى وينبثق منه صناديق كوارث تسمى بإسم كل كارثة على حدة وتكون من مهام هذا الصندوق التحدث بإسم المتضررين من الكارثة وإتخاذ كافة الإجراءات القانونية وغير القانونية ضد المتسبب فى الكارثة لتحصيل ما يستحق لهم من تعويضات ودفعها لهم فوراً تجنباً لفقد المستحقين من المتضررين لمستحقاتهم المالية طرف شركات التأمين الأجنبية، مع عدم السماح بالعمل لبواخر الركاب العاملة على الخط الملاحى المشار إليه بالبند الأول إلا بعد تقديم وثيقة تأمين جماعية بعدد الركاب المصرح بحملهم، وتكون القيمة التأمينية هى الحد الأقصى للتعويض طبقاً للإتفاقيات الدولية والقوانين المحلية مع عمل حوالة حق من مالك السفينة إلى صندوق الكوارث المشار إليه للحلول محل المالك فى إقتضاء التعويضات القانونية لكافة المتضررين من الرعايا المصريين وصرفها لهم.

(11) إنشاء لجنة خاصة تكون هى المتحدث والمفوض الرسمى لرعاية حقوق كافة رعايا جمهورية مصر العربية المتضررين من حادث العبارة "السلام 98" بتاريخ 2006/2/3 مع إتخاذ كافة الإجراءات القضائية عن طريق هذه اللجنة للحجز التحفظى على البواخر التى تديرها شركة السلام حفاظاً على حقوق المتضررين وعلى أن يعلن وزير النقل فور إنشاء هذه اللجنة بأن السلطات المصرية لن تعترف بأى تسويات لحقوق المتضررين إلا من خلال تلك اللجنة، مع وضع الآلية القانونية لهذه اللجنة لتخولها الصفة فى تمثيل المتضررين من ضحايا كل حادث.

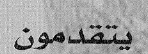
أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها
ينعون بمزيد من الحزن والأسى
المغفور له بإذن الله تعالى
اللواء شرطة متقاعد
مصطفى النحاس
مستشار رئيس الأكاديمية للمراسم
والعلاقات العامة
تغمده الله بواسع رحمته
وألهم أسرته الصبر والسلوان


رويــال
للخدمات اللوچستية
Royal
Logistics
FIATA
IATA
رائدة فى النقل الدولى واللوجستيات
LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS
عزيزى المستورد ... عزيزى المصدر
إذا كنت تفكر فى أفضل الطرق التى تنجز بها أعمالك مع العالم الخارجى
.... من فضلك توقف فوراً عن التفكير
..... فخبراء الشحن الدولى يتحدثون
رويـــال للخدمات اللوچستية
ولدت عملاقة وبدأت من حيث إنتهى الآخرون
(التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)

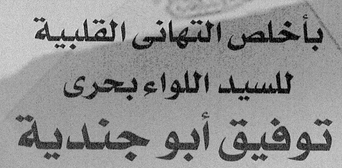




أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها



يتقدمون



بأخلاص التهانى القلبية
للسيد اللواء بحرى
توفيق أبو جندية

بثقة السيد الدكتور
رئيس مجلس الوزراء
على تعيينه
رئيساً لهيئة ميناء دمياط



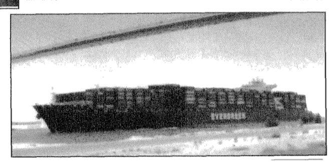
ويتمنون لسيادته
دوام التقدم والنجاح



فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس
محمد حسنى مبارك

آخر أخبار هيئة قناة السويس

إستقبل السيد الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بمكتبه بمبنى الإرشاد بالإسماعيلية السيد المهندس مصطفى جمعة رئيس مجلس إدارة الشركة العربية لأنابيب البترول (سوميد) والوفد المرافق.
دار اللقاء حول التأكيد على التكامل والتعاون بين هيئة قناة السويس وشركة سوميد لإستقبال ناقلات البترول العملاقة بعد تخفيف جزء من حمولتها عبر خط (سوميد).
وفى نهاية اللقاء قدم السيد الفريق رئيس الهيئة هدية تذكارية لضيفه الكريم.



سفينة الحاويات التابعة لجزر المارشال (EVER CHAMPION) أثناء عبورها قناة السويس قادمة من تايوان ومتجهة شمالاً إلى بريطانيا، وتبلغ حمولتها الكلية 94980 طن.



ناقلة البترول التابعة لجزر البهاما (FRONT FALCON) أثناء عبورها قناة السويس قادمة من العراق ومتجهة إلى أمريكا، وتبلغ حمولتها الساكنة 308875 طناً.



ناقلة الغاز الليبيرية (GEMINI STAR) أثناء عبورها قناة السويس قادمه من أمريكا ومتجهة إلى السعودية، وتبلغ حمولتها الساكنة 301862 طن.

مؤشرات الملاحة

بمقارنة إحصائيات يناير 2005، 2006 يتضح:

* زيادة أعداد السفن بمقدار 22 سفينة وبنسبة 1.5%.
* زيادة الحمولة الصافية بمقدار 4.9 مليون طن وبنسبة 8.9%، وترجع هذه الزيادة إلى الزيادة فى الحمولات الصافية لناقلات البترول وسفن البضائع الصب والناقلات المشتركة وسفن الحاويات وحاملات السيارات.
* بينما نقصت الحمولة الصافية لسفن البضائع العامة وحاملات الصنادل وحاملات الجرارات وسفن الركاب والسفن الحربية والسفن الأخرى.
* زيادة عدد أعلام السفن العابرة للقناة بمقدار 3 أعلام حيث عبر القناة 68 علم كان فى مقدمتها بنما وليبيريا والمانيا.
* زيادة كميات البضائع العابرة للقناة بنسبة 9.4% حيث زادت كميات البضائع المتجهة جنوباً بنسبة 19.7% كما زادت كميات البضائع المتجهة شمالاً بنسبة 3.1%.
* زيادة كميات المواد البترولية العابرة للقناة فى إتجاه الجنوب بنسبة 165.1% بينما نقصت فى إتجاه الشمال بنسبة 10.7%.

زيارة السيد المهندس/ محمد منصور وزير النقل بميناء السخنة

قام مؤخراً السيد المهندس/ محمد منصور وزير النقل بجولة بميناء السخنة رافقه خلالها السيد اللواء/ سيف الدين جلال محافظ السويس والسيد اللواء / شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى والسيد اللواء/ محفوظ طه رئيس هيئة موانى البحر الأحمر شملت الجولة لقاء بين السيد الوزير والسادة المرافقين له من قيادات النقل البحرى ومحافظة السويس والسادة أعضاء مجلسى الشعب والشورى والوفد الصحفى المرافق للسيد الوزير ثم جولة تفقدية داخل الميناء شملت الحوض البحرى وغرفة التحكم الرئيسية بالميناء والمشروعات الإستثمارية الجارى تنفيذها بالميناء ثم مقر المعمل المركزى لفحص الواردات والصادرات بالميناء وأخيراً مكتب خدمة العملاء المجهز بأحدث الأجهزة الإلكترونية وأجهزة الفيديو كونفرنس.



فى بداية اللقاء قدم السيد رئيس مجلس إدارة شركة تنمية ميناء السخنة شرحاً تفصيلياً لأعمال التطوير بالميناء تضمنت النقاط التالية:

1- قامت شركة تنمية ميناء السخنة بإعداد الميناء بجميع الأجهزة الحديثة للإتصالات والربط بين جميع الجهات العاملة داخل الميناء لتحقيق السرعة والدقة فى الإتصال مع تزويد الميناء بأحدث الأوناش العملاقة وإعداد المخازن اللازمة المجهزة إلكترونياً للتخزين مع توفير أعلى معدلات الأمان والسلامة للعاملين وللمواد المخزنة. (بلغت إستثمارات الشركة فى هذا المجال 120 مليون دولار).

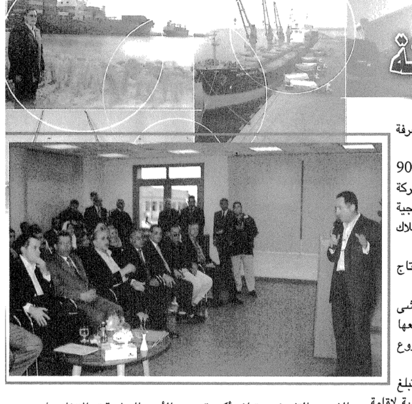
2- إقامة أحدث معامل الفحص للواردات والصادرات وبلغت تكلفته 48 مليون جنيه ويشرف على تشغيل المعمل خبراء الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات وخبراء وزارتى الصحة والزراعة.

3- قامت إدارة الشركة بالدعاية والتسويق للمشروعات الإستثمارية بالميناء وكذا بالمنطقة الإقتصادية الخاصة





ميناء السخنة



بالسويس وذلك بعد إعداد واعتماد المخطط العام للميناء بمعرفة مجلس الوزراء وأثمرت هذه الجهود عن الآتى:

● إقامة مشروع لتكرير السكر بالميناء بتكلفة تتراوح ما بين 90 إلى 120 مليون دولار مشاركة بين شركة صافولا السعودية وشركة تيت اند لايل البريطانية وشركة تنمية ميناء السخنة بطاقة إنتاجية مليون طن سنوياً الأمر الذى يحقق الإكتفاء الذاتى لإستهلاك السكر بمصر ويوفر العملة الأجنبية

التى كانت تنفق للإستيراد (جارى إقامة المصنع وبداية الإنتاج خلال الربع الثانى من عام 2007).

● إقامة مشروع الثروة الحيوانية بالميناء وذلك لإستيراد المواشى الحية من الخارج مع إقامة مجزر ومصنع لحفظ اللحوم وتصنيعها وطرحها بالأسواق وتصدير الفائض للخارج وتبلغ تكلفة المشروع 30 مليون دولار (بداية الإستيراد للحوم الشهر الجارى).

● إقامة مصنع لإنتاج الوقود الحيوى من نبات الجاتروفا وتبلغ تكلفة المصنع 22 مليون دولار وجارى إتخاذ الخطوات التنفيذية لإقامة المصنع داخل الميناء مع إقامة العديد من المزارع الخاصة بنبات الجاتروفا الأمر الذى يستلزم زراعة مناطق شاسعة من الأرض الصحراوية مع إستخدام مياه الصرف الصحى فى الرى وتبلغ تكلفة إقامة هذه المزارع حوالى 150 مليون دولار (تمت إقامة مزرعة نموذجية بطريق السويس بمساحة 450 فدان تستخدم حالياً كمشتل ونموذج لزراعة الجاتروفا).

● إقامة مشروع لتموين السفن داخل الميناء تستفيد منه جميع السفن العابرة لقناة السويس الأمر الذى يستلزم إقامة رصيف خاص لتموين السفن مزود بمحطات وخزانات التخزين وتبلغ التكلفة الإستثمارية لهذا المشروع أكثر من 70 مليون دولار (تم تأسيس الشركة وجارى إتخاذ الخطوات التنفيذية لإستلام الأراضى المخصصة لهذا المشروع).

إقامة مشروع لإنتاج الماغنسيوم بتكلفة إستثمارية 700 مليون دولار وتبلغ الطاقة الإنتاجية للمشروع 46 ألف طن سنوياً من سبائك الماغنسيون عالية الجودة تزيد فى المراحل التالية إلى 96 ألف طن مما يمثل 17% من حجم الإنتاج العالمى.

● نظراً لأهمية الميناء واستخدامه أحدث الأنظمة العلمية فى النقل والشحن والتفريغ مع توافر أكبر قدر من الأمن والسلامة تم الإتفاق على إقامة مصنع لإنتاج غاز الأمونيا بالمنطقة الإقتصادية الخاصة بالسويس على أن يتم التصدير من خلال أنابيب ضخمة معدة خصيصاً داخل ميناء السخنة وتبلغ التكلفة الإستثمارية لهذا المشروع 600 مليون دولار.

4- إن إقامة مثل هذا الميناء العملاق بالسخنة وإدارته من جانب شركة تنمية ميناء السخنة حقق المفهوم العصرى للموانى الإنتاجية الذى تتنوع فيه الأنشطة وتتحقق فيه القيمة المضافة من المشروعات اللوجستية التى تعتمد على مشروعات حقيقية وإستثمارات عالمية وليس مشروعات خدمية وتخزينية فقط.

● إن إقامة مثل هذه المشروعات بميناء السخنة يحقق 5000 فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة لأبناء الشعب المصرى خاصة المقيمين منهم بمدينة السويس كما يوفر لهم أفضل فرص التدريب على أحدث الأجهزة.

● كما أن إدارة الشركة قامت مؤخراً بالتعاقد مع كبرى الشركات العالمية العاملة فى مجال تصنيع الأوناش العملاقة لتوريد عدد 2 ونش عملاق وفق أحدث النظم يحقق التعامل مع السفن العملاقة الخاصة بالحاويات.

● إن ما تحقق من إنجاز على أرض الميناء تؤكده الأرقام حيث من المستهدف أن يحقق الميناء تداول 350 ألف حاوية خلال العام الجارى كما أن مصلحة الجمارك حققت إيرادات بلغت 2.8 مليار جنيه خلال الفترة الماضية على البضائع الواردة للميناء.

● فى نهاية الزيارة قدم السيد رئيس مجلس إدارة الشركة الشكر للسيد الوزير وللسادة الضيوف على تشريفهم بزيارة الميناء مع الوعد بتقديم أفضل الخدمات للمستثمرين والمتعاملين مع الميناء لتحقيق الرخاء والرفاهية للشعب المصرى تحت قيادة السيد الرئيس محمد حسنى مبارك





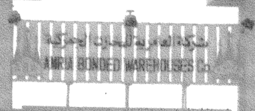


شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية



شركتنا :-

[illegible]

الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .

- **إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..**





نشاط الشركة :-

- **تخزين جميع انواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.**
- **توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .**
- **مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.**
- **تخزين السيارات بجميع انواعها والاوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.**
- **إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد اقصى .**
- **تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن او الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .**
- **إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .**
- **تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .**
- **بها مجمع جمركى متكامل لنمو الاجراءات الجمركية فى اسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.**

موقعنا :-

- **الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات**



الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل: ٣٩٤٢٢١٦(٠١٢)

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الجمعية العمومية لشعبة خدمات النقل الدولى

عقدت شعبة خدمات النقل الدولى جمعيتها العمومية فى 30/3/2006 بمقر الغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية برئاسة اللواء محمود السماك رئيس مجلس الإدارة وبحضور أعضاء الجمعية لمناقشة وعرض ما أنجزته الشعبة خلال الفترة الماضية وعرض الموقف المالى للشعبة للسادة الأعضاء أوصى إجتماع الشعبة أن هناك إقتراح مقدم من المهندس مدحت القاضى بعمل بروتوكول تعاون بين الشعبة وغرفة الملاحة كما أوصى الإجتماع بمقترح آخر حول إنعقاد مؤتمر سنوى تنظمه الشعبة وغرفة الملاحة لعرض كافة المستجدات فى صناعة النقل يحضره المهتمين بمجال النقل البحرى والشحن الدولى واللوجستيات فى مصر. هذا وقد ركز كلاً من طارق جلال فهمى ومروان السماك على أهمية تواجد هذا المؤتمر بين الطرفين لتعظيم دور وحجم غرفة الملاحة وشعبة خدمات النقل على أن يتم إعداد ورقة عمل قبل بدء موعد المؤتمر بمعرفة اللجنة المنظمة له لنصل به للمظهر الحضارى الذى يعكس مجهودات الغرفة والشعبة معا.



تغطية
سهير خميس

وأوصى الإجتماع أنه قد تم الإنتهاء من تحديد بند التعريفة الملزمة للبوالص المجمعة هذا وقد تم دراستها والتأكد من وقتها لتعطى لأعضاء الشعبة الإيراد المقبول وأعلنت الشعبة أنها على أتم الإستعداد لتلقى أى إستفسار أو شكوى لدراستها حول هذا المجال لعرضه والنظر فيه.

بدأ إجتماع الجمعية العمومية بكلمة اللواء مازن نديم نائب رئيس مجلس إدارة الشعبة مفوضاً من اللواء محمود السماك موجهاً الشكر للغرفة التجارية للتعاون مع الشعبة لتبنى الأفكار والقضايا لمناقشتها من خلال جدران هذا المكان العريق كما تقدم بالشكر للسادة الأعضاء لتعاونهم المشترك معها لتؤدى الشعبة دورها بالشكل الملائم والمنفعة المتبادلة.

ومن جانبه تقدم الأستاذ أحمد الوكيل نائب رئيس الغرفة التجارية بالتحية لرئيس مجلس إدارة الغرفة التجارية وعن الإشتراك فى الندوات والدورات التدريبية وكيفية نقل التكنولوچيا والخبرة وترسيخ صناعة النقل الدولى.

ألقى المهندس مدحت القاضى الضوء على التقرير الخاص بمجلس الإدارة والذى يتكون من 23 صفحة بعد أن تم أرسله لجميع أعضاء شعبة خدمات النقل الدولى مرفقاً معه الميزانية العمومية للشعبة عن عامي 2004– 2005 على النحو التالى .

• طارق فهمى ومروان السماك يقترحان تنظيم مؤتمر سنوى بين الشعبة والغرفة

أولا: عقد مجلس الإدارة 122 إجتماعاً خلال الفترة

ثانيا: عقد المكتب التنفيذى إجتماعاً واحد خلال الفترة

ثالثاً : عقدت لجنة شئون العضوية 10 إجتماعات خلال الفترة

رابعاً : عقدت لجنة كونجرس الفياتا 12 إجتماعاً خلال الفترة

خامساً : عقدت لجنة التدريب والتدريب العملى 8 إجتماعات خلال الفترة

سادساً : عقدت لجنة الشحن البحرى 15 إجتماعاً خلال الفترة

سابعاً: عقدت لجنة الشحن الجوى 18 إجتماعاً خلال الفترة

ثامناً : عقدت لجنة الضرائب والجمارك 3 إجتماعات خلال الفترة

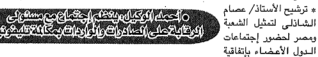
تاسعاً : لجنة النشرة الشهرية 21 نشرة خلال الفترة

عاشراً : وقد تطرق سيادته بالحديث عن فعاليات ما حققه مجلس الإدارة من إنجازات خلال الفترة (2004/ 2005)

* التصديق على التعريفة الملزمة وسريانها إعتباراً من 15/1/ 2004
* إنعقاد مؤتمر الـ RAME بالقاهرة فى 2004 / 2/ 12 تحت إشراف الـ FIATA
* ترجمة إصدارات الفياتا إلى اللغة العربية.



* قيام الشعبة بتقديم طلب للـ FIATA لإستضافة كونجرس الفياتا بمصر سنة 2007
* تدريب طلبة الأكاديمية فى السنة النهائية بمختلف الشركات الأعضاء بالشعبة خلال الأجازة الصيفية
* تنظيم الشعبة رحلة تفقدية لميناء السخنة
* إصدار كتيب ودليل لأعضاء الشعبة باللغتين العربية والإنجليزية
* تنظيم الشعبة لرحلة تفقدية لطلبة قسم النقل الدولى لميناء السخنة
* تعيين مدرسة لغة إنجليزية متخصصة لطلبة قسم النقل الدولى
* تعاقد الشعبة مع شركة AKTIV للتأمين من المسئولية لإستخدام بوالص الـ FIATA الفرعية
* إدخال نظام ADSL للإتصالات بمقر الشعبة
* قبول 54 شركة جديدة بعضوية الشعبة
*فوز داليا مصطفى من شركة عفيفى للشحن الدولى بجائزة المسابقة التى تنظمها TT CLUB على مستوى الشرق الأوسط وإفريقيا
* ترشيح اللواء/ مازن نديم لتمثيل مصر فى الإجتماعات التى تنظمها الـ FIATA
* تمثيل المهندس/ حسام لهيطة للشعبة فى الإجتماع السادس لمجلس إدارة الإتحاد العربى لغرف الملاحة من 26 ـ 28 إبريل 2005
* تشكيل لجنة من مجلس الإدارة برئاسة الأستاذ/ وليد بدر للإجتماع مع اللجنة المماثلة بغرفة الملاحة لدراسة المشاكل وإيجاد حلول وإقتراحات لها فيما يتعلق بوكلاء الشحن والخطوط الملاحية
* ترشيح الأستاذ/ عصام الشاذلى لتمثيل الشعبة ومصر لحضور إجتماعات الدول الأعضاء بإتفاقية الكوميسا



* وافقت الشعبة على تنظيم مؤتمر عالم الشحن من 11 ـ 13 فبراير 2006
* الإحتفال بتخريج الدفعة الأولى من طلبة قسم النقل الدولى
* إسناد مهمة الإعلام والصحافة إلى اللواء/ عاصم السيد فيما يتعلق بمقالات ونشرات الشعبة
* وافق المجلس على رعاية مشروع إنشاء إتحاد عربى للنقل واللوجيستيات بالتعاون مع الإتحاد العربى لغرف الملاحة العربية برئاسة السيد اللواء/ حاتم القاضى رئيس مجلس الإتحاد وتحت إشراف الدكتور/ أحمد جويلى

وفى نهاية هذا اللقاء تقدم اللواء/ محمود السماك بوافر الشكر لجميع الحاضرين وتم توجيه الشكر أيضاً للعاملين بالشعبة والأستاذ/ مصطفى عبد العزيز الأمين العام للغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية والأستاذة/ غادة صلاح مقررة الشعبة على المجهود الذى بذل لإنجاح هذا الإجتماع كما أكد اللواء/ مازن نديم على أهمية التدقيق الذى يتم عند قبول أى أعضاء جدد.



صرخة لرئيس هيئة ميناء الأسكندرية

التوريث حق إلهى فلماذا تحرم منه شركات تموين السفن ؟؟

لماذا تورث التوكيلات وتحرم تموين السفن ؟؟



عندما تجد نفسك أمام حادثة سفينة أو إصطدام سيارة أو كارثة طبيعية تسلب الأرواح فجأة بدون موعد أو إنذار ستفكر لحظة قائلاً "لا حول ولا قوة إلا بالله" والأعمار بيد الله. ولكن هل ستفكر إذا كنت صاحب نشاط وصاحب ترخيص مزاولة هذا النشاط وأثناء تصفحك لجرائد الصباح ووقعت عينك على نعى أحد أصدقائك فى المهنة وقمت بعدها بزيارة لأسرته وعرفت أن الشركة توقفت والنشاط لم يستمر والأكثر من ذلك صراع الأسرة فى الحصول على أموالها لدى الغير بدون ضمان هل ستبكى على صديق أم على كيان ينهار بدون رحمة أو فكر.

أليس التوريث حق إلهى تشرعه الأديان ويقره الدستور وهناك علامة إستفهام أمام شركات التوكيلات الملاحية وشركات تموين السفن والتوريدات والأشغال البحرية لماذا يورث ترخيص الوكالة الملاحية ولا يورث ترخيص تموين السفن بل ولماذا لم يصدر بها قرار حتى الآن.

والجدير بالذكر أن نشاط تموين السفن والتوريدات والأشغال نشاط هام صعب الإستهانة به وتدميره لأنه أحد حلقات دائرة النقل البحرى حيث يمثل أحد الأنشطة الخدمية للسفن المصرية والأجنبية ونحن فى عهد جديد من الفكر والتقدم التكنولوچى وأعمال التطوير والموت واحد والنتيجة واحدة فهل موت أصحاب الشركات وضياع حقوق الأيتام لا يستحق جرة قلم.

أليس من حق كل شخص أن يزاول النشاط الذى يطمئن على أهله من بعده أنها صرخة من عائلات أصحاب هذا النشاط المتوفيين.

أعطونا مبرر لعدم توريث تراخيص الخاضعين للقرار 86 لسنة 1998 طبقاً للشريعة الإسلامية دون إستثناء هذا مطلب يستحق الدراسة.

على ضوء ذلك إلتقينا برئيس لجنة تموين السفن والخدمات البحرية دكتور محمد سعد محرم حيث قال أن الدستور المصرى يعترف بالتورريث ويقره والقوانين السماوية تؤيد ذلك فلماذا لا يعترف القانون الأرضى بحق التوريث وأن غرفة ملاحة الإسكندرية تناولت هذا المطلب من خلال إجتماعتها الدورية بأعضائها وإعداد المذكرات المستفيضة بجميع مطالب الأعضاء لعرضها على الجهات المسئولة.

والجدير بالذكر أن مطلب التوريث قد أخذ خطوات إيجابية بالفترة الماضية بعد موافقة وزير النقل رحمه الله حمدى الشايب واللواء عصام بدوى وبصفتى ممثل غرفة ملاحة الإسكندرية لدينا ما يثبت ذلك ولا نعرف لماذا لم يعمم المطلب حتى الآن؟

ثم إلتقينا بأعضاء جمعية رابطى متعهدى تموين السفن والتوريدات البحرية بالإسكندرية وأثناء لقائنا مع إبراهيم عباس الخضرى رئيس مجلس الإدارة للرابطة أشار إلى أن وفاة أصدقاء المهنة زلزل جميع أصحاب الشركات خاصةً أن هناك أكثر من حالة وفاة فى الفترة الماضية ومازال نفس السؤال مطروح.

أما السيد أحمد إبراهيم أمين عام الرابطة قال أن مطالب الرابطة وغرفة ملاحة الإسكندرية معروفة للجميع تتشابه ونحن لا ننكر أن فى عهد اللواء محمد يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية السابق قد وفقنا فى أحد مطالبنا وهو جعل قسم عاشر يمارس العمل 24 ساعة.

وقضية التوريث ليست جديدة على قطاع النقل البحرى لأن نشاط الوكالة الملاحية يورث وهو نشاط خدمى لا يقل أهمية عن نشاط تموين السفن ومازال السؤال مطروح

وأعلن فتحى عبد الغنى يحيى نائب رئيس مجلس إدارة الرابطة أن موضوع التوريث يحتاج إجتماع موسع مع كل أصحاب التراخيص لمزاولة هذا النشاط مع رئيس قطاع النقل البحرى لبحث مطالب أصحاب المهنة لتأخذ الدولة حقها ويمارس أصحاب النشاط مهنتهم بلا خوف على مستقبل أسرتهم بعد الوفاة لأن الموت أكبر حقيقة فى حياة البشر.

* * *

تحية شكر و وسام حق

دائماً تقوم الصحافة بعرض المشكلات وأسبابها والمسئولين عنها وكيفية حلها وأراء المختصين، لذا وددنا جعل باب للسادة المسئولين الذين لهم دور متميز فى دفع العمل بالموانى المصرية وأن نقدم الشكر لكل من يدفع الأنشطة للإنجاز بسرعة وبإلتزام الحق والصواب وأن يكون إسم هذا الباب (تحية شكر ووسام حق) وأن يكون موجهاً هذه المرة إلى الربان/جمال الدين رفعت، بدأ حياته كأحد أبناء مصر الأوفياء بالجيش المصرى عام 1945 وتدرج فى الرتب العسكرية حتى تم إستدعاؤه مع مجموعة من ضباط البحرية برئاسة المرحوم/ محمود يونس لتأميم القناة فى يوليو عام 1956 وإشترك بعد ذلك فى تطهير القناة وإعادة إفتتاحها عام 1957 وقتها حصل على درجته العلمية كربان أعالى بحار وكان للعجز الشديد فى الربابنة والإداريين الأكفاء بعد التأميم ورحيل الأجانب العاملين فقد كان له دور بارز فى عدة قطاعات من عمل هيئة قناة السويس فى إدارة مجموعة القاطرات المعاونة فى عبور القناة والسفن المتراكية أو المغادرة للميناء وكذا إدارة الإرشاد والعمليات البحرية الأخرى أى تعدد دوره لكفاءته وأهمية المرحلة ثم أصبح ضابطاً لميناء بورسعيد بعد إستقرار أوضاع ما بعد التأميم وأحيل على المعاش العسكرى عام 1960 برتبة رائد ويسوى المعاش على أساس أقصى مرتب رتبة عقيد واصل بعدها عمله بهيئة قناة السويس بصفة مدنية حتى وصل لدرجة مساعد قائد ميناء بورسعيد وإستبقى بعد عدوان 1967 ببورسعيد حتى إعادة إفتتاح القناة فى يونيو 1975 وساهم بقدر كبير فى تطهير القناة لإعادة الملاحة إليها بدرجة قائد ميناء وإستمر حتى عام 1984 بدرجة نائب مدير تحركات بورسعيد.

إنتدب إلى شركة القناة لرباط وأنوار السفن كرئيس مجلس إدارة عام 1984 حتى أحيل إلى المعاش فى 1989/1/1 وأسس خلال تلك الفترة العمل الإدارى بصورة منضبطة وكذا إستيفاء اللوائح الإدارية وأصبحت أساس للعمل الإدارى بالشركة حتى بعد ترك سيادته منصبه.

* المتحصلات المالية للشركة بالعملة الصعبة ضاعفت ميزانية الشركة خمسة أضعاف

* ألغى نظام إستخدام فلوكة الرباط لتأمين سلامة العاملين وسرعة عملية الرباط للبواخر باللنشات وأصبح التشغيل بالكامل يعتمد على اللنشات الأمر الذى رفع إيرادات الشركة بطريق غير مباشر.

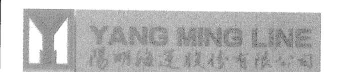
* رفع الشركة فى مصاف شركة الدرجة الأولى فى تقييم الشركات.

* أنشأ نادى الرباط والأنوار الذى يسعى الآن للصعود للدورى الممتاز.

* كان له الفضل فى إحداث تطوير هائل فى منظومة الكشاف المستخدم لمرور البواخر بالقناة حيث أن الكشاف القديم كان يزن 1250كجم وبذا يحتاج إلى رافعة تضعه على سيارة نقل ثم بعد ذلك تضعه بمعاونة صحبة قاطرة ثم تواجد ونش أمامى بالسفينة لرفعه الأمر الذى كان مضيعة للوقت وزيادة التكلفة والعطلات ومخاطر الرفع والتنزيل فإتجه بفكرة إلى ضرورة أهمية تطوير هذا الكشاف وتصغير حجمه ووزنه من 1250كجم إلى 20كجم (جاءته الفكرة من وحى المسموح به للوزن على الطائرة) وذلك بهدف سهولة حملة مع العمل بكفاءة، وثابر على ذلك فى الردود التى إستصعبت الفكرة فى البداية إلى أن جاءت إحدى العروض من إنجلترا وحضر المدير المسئول للإستماع من سيادته بمصر عن الفكرة وصممها وسافر الربان جمال بنفسه لمشاهدة وتجربة الكشاف قبل الإتفاق عليه وجاءت التجربة فى ظروف مناخية صعبة جداً بلندن والتى لا يمكن أن تكون بمصر من حيث العواصف الثلجية ثم أحضر الكشاف إلى مصر وتم تجربته على باخرة بقناة السويس وعمل بكفاءة عالية جداً Port Able، وكانت السفن تطلبه تحديداً قبل عبور القناة وعرض رئيس الشركة البريطانية بعد نجاح هذا الكشاف أن يسميه Refaat Type نسبة إلى الربان جمال رفعت الذى رفض ذلك حيث أنه يعد موظفاً رسمياً بالدولة وحينما علمت الشركة بإحالة سيادته إلى المعاش أسمت الكشاف بإسمه Refaat Type وسجل بهيئة اللويدز العالمية وفاءاً لهذا الرجل المصرى العبقرى العظيم.

فتحية لهذه الشخصية المصرية الوطنية العظيمة التى لو ذكرنا ما تقلدته من مسئوليات ومناصب لإحتجنا إلى مساحة كمساحة المقال.

محاسب/ إبراهيم شلبى





LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS INDIAN CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS

MAY2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V YM COMFORT	86E	01/05/06	PSD
M/V SCI VIJAY	04E	03/05/06	PSD
M/V RIALTO BRIDGE	19E	05/05/06	PSD
M/V YM ORCHID	42E	06/05/06	PSD
M/V YM GLORY	79E	08/05/06	PSD
M/V YM PROMINENCE	27E	10/04/06	PSD
M/V YM HAWK	19E	11/05/06	PSD
M/V YM HIROSHIMA	06E	12/05/06	PSD
M/V YM GREEN	39E	13/05/06	PSD
M/V YM JBIZA	12E	15/05/06	PSD
M/V SCI MAHIMA	14E	17/05/06	PSD
M/V HUMBER BRIDGE	86E	19/05/06	PSD
M/V YM CYPRESS	40E	20/05/06	PSD
M/V YM OCEAN	79E	22/05/06	PSD
M/V NEW PORT BRIDGE	26E	26/05/06	PSD
M/V YM BAMBOO	39E	27/05/06	PSD
M/V YM GALAXY	60E	29/05/06	PSD
M/V HENRY HUDSON BRIDGE	57E	31/05/06	

EMES VESSEL'S DURING MAY2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
C/V NAYA A	60106	28/04/06	PSD
C/V SAMI A	804106	05/05/06	PSD
C/V NAYA A	602106	12/05/06	PSD
C/V SAMI A	605106	15/05/06	PSD
C/V SAMI A	60606	25/05/06	PSD
C/V NAYA A	60306	27/05/06	PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS WEST BOUND

MAY 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V YM HAWK	19W	02/05/06	PSD	PSD/GOA/FOS/PSD
M/V HANJIN VALENCIA	60W	02/05/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM IBIZA	12W	06/05/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V HUMBER BRIDGE	86W	07/05/06	PSD	PSD/GOA/FOS/PSD
M/V AKASHI BRIDGE	26W	09/05/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM OCEAN	79W	13/05/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V NEW PORT BRIDGE	26W	14/05/06	PSD	PSD/GOA/FOS/PSD
M/V NORMANDIE BRIDGE	35W	16/05/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM GALAXY	60W	20/05/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V SAN PEDRO BRIDGE	50W	21/05/06	PSD	PSD/GOA/FOS/PSD
M/V YM YANTIAN	87W	23/05/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM TIANJIN	02W	28/05/06	PSD	PSD/GOA/FOS/PSD
M/V HANJIN OSAKA	30W	30/05/06	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS NORTH CONTINENTAL PORTS

MAY2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V HENRY HUDSON BRIDGE	57W	07/05/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM/GOA
M/V YM CYPRESS	40W	01/05/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V ROTTERDAM BRIDGE	21W	02/05/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V INDIA LOTUS	31W	14/05/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V YM BAMBOO	39W	08/05/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V EVER GENTLE	31W	21/05/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V YM BREMEN	25W	09/05/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V SCI VIJAY	05W	28/05/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V YM PINE	38W	15/05/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V TSING MA BRIDGE	22W	16/05/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V YM PLUM	43W	22/05/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V YM COSMOS	40W	29/05/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V CHISWICK BRIDGE	27W	23/05/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V JAMES RIVER BRIDGE	26W	30/05/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS FAR EAST / EAST MED PORT

MAY2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V YM YUN HE	14E	03/05/06	PSD
M/V YM SKY	31E	10/05/06	PSD
M/V YM IZMIR	13E	17/05/06	PSD
M/V JINYUNHE	38E	24/05/06	PSD

مكتب بورسعيد: 13 شارع الجمهورية تليفون: 066/359885 فاكس/ 066/336645
مكتب دمياط بجوار شركة الحاويات تليفون وفاكس (57) 320221
الفروع: القاهرة - بورسعيد - السويس

الإسكندرية: ٢ شارع فرناند عاداه/ المسلة. محطة الرمل ت/4861239 - 4873078-4873951 - 4862500
فاكس/ 4840757- 4847266 تلكس/ 54630- 54418 إسكندرية

صفحة خاصة بخدمات المستثمرين

أحلام وطموحات تحققت على أرض الواقع ومجمع خدمات الإستثمار بالإسكندرية!!

إعداد / محمد الفحام



فرع مجمع خدمات الإستثمار بالإسكندرية

عندما تجتمع الإرادة والتحدى والفكر العلمى المبنى على الدراسة الجيدة والإجتهاد والإخلاص فى العمل سوف تقوم وتنهض بلدنا الحبيبة وتكون من أعظم بلاد العالم. نعم نستطيع أن نكون من الدول المتقدمة فى هذا القرن الجديد.

الأستاذة نادية عبيد وكيل الوزارة ورئيس فرع مجمع خدمات الإستثمار أثناء إجتماعها بممثلى الجهات الحكومية المختلفة

لذا كان لابد أن نلقى الضوء على وجه مضئ وهو حقيقة وليس حلم. مكانة مدينة الإسكندرية، وعروس البحر الأبيض المتوسط وهو مجمع خدمات الإستثمار بالإسكندرية بعد أن تردد اسم هذا المجمع بين الكثير من رجال الأعمال المقيمين فى مصر وأيضاً من أبناء مصر الذين يعملون بالخارج وأتوا لإستثمار أموالهم فى بلدهم وكذلك مستثمرين أجانب قرروا إستثمار أموالهم فى مشروعات مختلفة فى هذا البلد الملئ بالخيرات ولذا سوف ندعوكم بجولة داخل هذا المجمع بمنطقة العامرية ك 29 طريق إسكندرية القاهرة الصحراوى.

وقبل أن نذهب طرحنا عدة أسئلة على أنفسنا وها هى الإجابة:

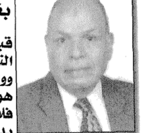
وجدنا مبنى مميز محاط بالحدائق والأشجار وكأنه لوحة جميلة دخلنا لنبدأ جولتنا وجدنا قسم للاستعلامات ومكتب للاستقبال والمشورة ووجدنا عدد من شبابنا وفتياتنا فى زى موحد جميل لاستقبال المستثمرين ووجدنا عندهم الرد على جميع الأسئلة التى يمكن أن يطرحها مستثمر عن كيفية تأسيس أى مشروع ونجد منهم حُسن توجيه المستثمر إلى كل مكتب وكيفية تجهيز وترتيب جميع أوراقه بسهولة، ويسر وخلال الجولة وجدنا جميع الجهات الحكومية ممثلة فى مكتب به عدد كافٍ من ممثلى هذه الجهات لإتمام جميع الإجراءات المطلوبة من هذه المكاتب أو إزالة أى معوقات والعمل على حلها وتابعنا الجولة وسط عدد من المستثمرين دون أى جهد أو عناء أو روتين لنجد مكتب للشئون القانونية والتأسيس ومكتب لإدارة التنفيذ ومكتب لممثلى المحافظة ومكتب لوزارة القوى العاملة ومكتب للغرفة التجارية ومكتب لنقابة المحامين ومكتب للتأمينات الإجتماعية ومكتب لشئون البيئة ومكتب لوزارة الزراعة ومكتب لوزارة السياحة ومكتب لوزارة الصحة ومكتب لتصاريح الإقامة وتراخيص العمل ومكتب لإدارة الجوازات والهجرة والجنسية ومكتب للهيئة العامة للتصنيع ومكتب لإدارة السلامة والصحة المهنية ومكتب الدفاع المدنى والحريق ومكتب مصلحة الجمارك ومكتب السجل التجارى ومكتب الشهر العقارى ومكتب ضرائب المبيعات ومكتب ضرائب الإستثمار ومكتب خدمات متابعة التأسيس إذا فكيف يمكن فى ظل وجود كل هذه المكاتب لخدمة المستثمرين أن يجد أى مستثمر أية مشاكل أو معوقات فهو يقوم بالحصول على موافقة الهيئة العامة للإستثمار على تأسيس المشروع ويرتب أوراقه ليقدمها لمكتب السجل التجارى للحصول على شهادة ميلاد المشروع ثم يتوجه إلى مكتب ضرائب الإستثمار لفتح الملف الضريبى للمشروع ويعطى المكتب للمستثمر خطاب يسجل على البطاقة الضريبية للتيسير عليه فى إدخال المياه والكهرباء وخلافه حتى يتم استخراج البطاقة الضريبية المميكنة من الحاسب الآلى وعندما جاء فى خاطرنا سؤال وجدنا الإجابة أن جميع هذه الإجراءات لأى مشروع لا تستغرق أكثر من يوم واحد فكانت مفاجأة سارة أسعدتنا ولمسنا ذلك أيضا على وجوه المستثمرين المتواجدين بالمجمع.

وأولاً وأخيراً لابد لنا أن نقول كلمة حق:

كل هذا المجهود كان وراءه السيدة الفاضلة وكيل الوزارة ورئيس مجمع خدمات الإستثمار الأستاذة/ نادية عبيد فهمى منذ بداية إنشاء هذا الفرع لم تدخر وقت ولا جهد ولا عطاء حتى اكتمل هذا المجمع بهذه الصورة المشرقة وبذلت الكثير لتذليل أى معوقات قابلت المستثمرين وتم إنشاء هذا الفرع تحت رعاية وتوجيهات أحد القيادات الشابة مثل السيد الدكتور/ زياد بهاء الدين رئيس الهيئة العامة للإستثمار وإذ نوجه الشكر للسيد الدكتور / محمود محى الدين وزير الإستثمار على مجهوداته الملحوظة التى يقوم بها لزيادة الإستثمارات فى هذا البلد الذى يستحق منا أن نعمل ونجتهد بحب وإخلاص لكى تكون هذه بداية لإنطلاقة جديدة ومستقبل أفضل لأبناء هذا الشعب.

نظراً لإهتمامات مجلة إنترناشيونال برجال الأعمال والمستثمرين تم التنسيق مع مجمع خدمات الإستثمار ويمكنهم فى حالة أى إستفسار الإتصال بإدارة المجلة

الإستثمار فى البحث العلمى والتطوير التكنولوجى



بقلم محاسب سعيد رجب شرف الخبير المالى والإقتصادى

قبل أن نتكلم فى موضوع الإستثمار فى البحث العلمى والتطوير التكنولوجى يجب أن نؤكد أنه لابد أن تكون هناك قاعدة عريضة وواسعة للعلم وأن تكون هذه القاعدة ذات فاعلية فى التطبيق فعلم اليوم هو تكنولوجيا الغد - ومن المهم أن نؤكد أنه من أجل فاعلية بعيدة المدى فلابد أن يقترن نقل التكنولوجيا بنقل العلم أيضاً فالتكنولوجيا التى لا يدعمها بحث علمى متقدم لن يكتب لها الإزدهار والتقدم.

ومن هنا يجب أن نلقى نظرة على الأمور الآتية:

ركائز القدرة التنافسية:

حيث يشهد المجتمع الإنسانى فى الوقت الحاضر تحولاً كبيراً – وهو فى سبيله إلى عصر جديد بدأت ملامحه فى الأفق بعد فترة إمتداد طوال الخمسين سنة الأخيرة من القرن العشرين حيث يمثل هذا التحول أهم التحديات التى تواجه الإنسانية. فقد أدت الثورة العلمية والتكنولوجيا المعاصرة إلى ظاهرة العولمة وأدى إنتهاء الحرب الباردة إلى سيطرة القطب الواحد على العالم – وأدى التغيير النسبى لعناصر الإنتاج إلى إقتصاد المعرفة ومجتمع المعلومات – كما أدى إنهيار القطاع العام إلى التوجه إلى إقتصاد السوق.

كل ذلك يؤكد على أن العصر الجديد سوف يشهد تغييراً شاملاً فى طبيعة المعرفة – وفى أنماط الإنتاج والإستهلاك وفى نظام السلطة والإدارة – بل – وفى خصائص الحياة اليومية للناس.

ومن هذا المنطلق تتوحد النظرة على أن التحديات التى يحملها العصر الجديد لن يتصدى لها إلا رأس المال البشرى دائم الترقى ودائم المعرفة ودائم النمو – سواء على المستوى الفردى أو على مستوى المجتمعات وذلك من خلال إتقان وإستخدام العلم والتكنولوجيا وما يعنيه ذلك من تعليم مجوّد وتدريب مستمر وبحث علمى جاد يؤدى إلى ثورة فى الإبداع والإختراع والإبتكار والتطوير التكنولوجى وحيث تمثل هذه الثورة الركيزة الأساسية للنهوض بالإنتاج والخدمات وتنمية المجتمع بمختلف فئاته وتحقيق مستوىً أرقى لأفراد هذا المجتمع.

ولقد أصبح من المسلم به أن التنمية تعتمد بدرجة كبيرة على المعرفة والتكنولوجيا وبدرجة أكبر على قدرة الدولة على إختيار المناسب منها لمواجهة احتياجاتها آخذين فى الإعتبار عدد من النقاط الهامة نذكر منها ما يلى:

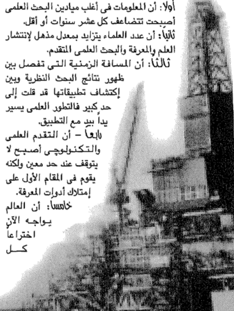
أولاً: أن المعلومات فى أغلب ميادين البحث العلمى أصبحت تتضاعف كل عشر سنوات أو أقل.

ثانياً: أن عدد العلماء يتزايد بمعدل مذهل لإنتشار العلم والمعرفة والبحث العلمى المتقدم.

ثالثاً: أن المسافة الزمنية التى تفصل بين ظهور نتائج البحث النظرية وبين إكتشاف تطبيقاتها قد قلت إلى حد كبير فالتطور العلمى يسير يداً بيد مع التطبيق.

رابعاً – أن التقدم العلمى والتكنولوجى أصبح لا يتوقف عند حد معين ولكنه يقوم فى المقام الأول على إمتلاك أدوات المعرفة.

خامساً: أن العالم يواجه الآن اختراعاً كل دقيقتين – وإذا افترضنا أن 1% من هذه البراءات يجد طريقه للتطبيق فإن هذا يعطى فكرة عن حجم التكنولوجيات المتاحة والتى من المحتم سوف تتزايد مع تضاعف الأبحاث العلمية والتكنولوجية كل عشر سنوات أو أقل.



سادساً – أن العولمة تدعو إلى الندية والمنافسة والتعامل على أساس أن الجميع شركاء وهو ما ينقل التعامل على أساس سد المعرفة وتضييق الفجوة بين دول الشمال ودول الجنوب. وهذا يعنى أن البرامج البحثية فى دول الجنوب يجب أن تطرق أبواباً جديدة فى دول الشمال لتحقيق قدر أكبر من المعرفة يضعها موضع تقدير من المجتمع العلمى العالمى.

سابعاً: أن تمتد مسئولية الجامعات والمؤسسات البحثية فى دول الجنوب إلى تكوين وتخريج قادة التقدم والتطوير لتكون قادرة على صنع المستقبل بدلاً من اللحاق به هذا بجانب تخريج أفراد وفق الاحتياجات الحالية للسوق أو وفق الرؤى المبنية على تطورات محتملة.

ثامناً – أن نتأكد أن قدراً أكبر من قوة العمل والإنتاج سوف يعمل فى مهن وقطاعات كثيفة الإستخدام للعلم.

تاسعاً – أن الدول المتقدمة استطاعت تضمين مجالات الملكية الفكرية فى إتفاقيات الجات والتى تمثل إطاراً شرعياً للعمل العلمى والتكنولوجى على مستوى العالم.

عاشراً – أن 2% من مصادر العالم تخصص للبحث والتطوير وأن 78% من مصادر العالم تخصص للمعرفة العلمية والتكنولوجية وأن الـ 20% الأخرى تذهب إلى رأس المال والعمالة والموارد الطبيعية.

لكل ما تقدم فإنه كلما زاد نصيب النتاج الفكرى والعقلى عن النتاج العضلى – كلما زاد المجتمع نمواً بمعدلات أكثر وحقق الرقى والرخاء – فالثورة العلمية والتكنولوجية المعاصرة هى التى أدت إلى العولمة.

ولابد أن نقول هنا أن القدرة التنافسية للأمم والمنشآت الآن تقوم على أربعة عوامل هى:

1 التكنولوجيا. 2- الموارد البشرية.
3- المعلومات. 4- الإدارة.

ويجب أن نوضح أن ديناميكية العمالة وتغير مستوياتها يجعل الإنسان عرضة لتقادم معلوماته ومهاراته – وأن تغيير الإنسان لعمله عدة مرات خلال حياته العملية تجعله فى حاجة إلى التعليم والتدريب المستمر.

كما أن التسارع المذهل فى الإكتشافات العلمية والإبتكارات التكنولوجية يحدث هزات عنيفة تفرض تعديلاً مستمراً وكثيفاً على منظومات التعليم والبحث العلمى والتكنولوجيا فى أى مكان على سطح الأرض ويستوى فى ذلك أهل الشمال وأهل الجنوب حيث أصبح من الإستحالة عزل المكان والزمان.

ونلخص ما تقدم فى الآتى:

1- إستشراف آفاق المستقبل بمعنى أن تكون العين على المستقبل دائماً وذلك بأن يصبح التغيير والتطوير والإبتكار والتسويق من المكونات الأساسية فى الصناعة.

2- أن تكون إستراتيجية بناء القدرة التنافسية جزءاً لا يتجزأ من إستراتيجية عليا للتنمية.

3- الإرتقاء بالقدرات البشرية فى مجال التفاوض إلى جانب القدرات البشرية من الزاوية العلمية والتكنولوجية – فلم تعد القدرة التنافسية مرتبطة فقط بجودة المنتج وإرتفاع الإنتاجية – بل هى أيضاً مرتبطة بالقدرة على إكتساب مزايا معينة أو تقليل تكاليف معينة.

وفى ضوء ما تقدم يصبح الإستثمار فى البحث العلمى والتطوير والتكنولوجى لإنتاج المعرفة الجديدة والإستثمار فى تطبيقها من الخيارات الحتمية لمواجهة التحديات التنافسية المصاحبة للعولمة – حيث أن ذلك يؤدى إلى:

1- خلق منتجات جديدة.
2- تحسين وتحديث المنتجات القائمة.
3- تنوع المنتجات وإستمرار تواجدها.
4- خفض تكلفة الإنتاج.
5- المحافظة على البيئة.

وكل هذه الأمور تكفل الإحتفاظ بالأسواق التقليدية وإتاحة الفرص لفتح أسواق جديدة.

ويجب هنا أن ننبه أن الدول المتقدمة تبنت لزمن طويل طريق إنشاء قاعدة عريضة ومكثفة للعلم والتكنولوجيا وركزت على تعليم الخريجين وطلبة الدراسات العليا – كما اهتمت بالتدريب وتبادل الأساتذة الزائرين لتكوين وتنمية الموارد البشرية – وهذا التركيز على البشر والبنية التحتية كان وراء إنشاء الأجهزة القومية للإبتكارات – وهذا يوضح لماذا اتسعت الفجوة بين الدول المتقدمة والدول النامية، وذلك لأن الدول المتقدمة تحركت بسرعة وبمهارة فائقة وتحولت إلى إنتاج سلع وتقديم خدمات بعكس الدول النامية التى لم تستطع إتقان الإنتاج وإستخدام العلم والتكنولوجيا.

ما هى التكنولوجيات المطلوبة للتنمية القومية؟

فنجد أن كل البلاد المتقدم منها أو النامى تحتاج إلى خمس مجموعات من التكنولوجيات القائمة على العلم للوفاء بتحقيق خططها القومية للتنمية وهذه المجموعات هى:

1- تكنولوجيات من أجل الإحتياجات الأساسية.
2- تكنولوجيات من أجل الثروة.
3- تكنولوجيات من أجل الإنتاج العلمى وخلق المعرفة.
4- تكنولوجيات من أجل الإدارة الراقية.

وتأسيساً على ما تقدم فإن إستراتيجية العلم والتكنولوجيا يجب أن تكون شاملة وأن تخاطب أربعة أطراف أساسية وهى:

1- الحكومة. 2- الصناعة.
3- مجتمع العلم والتكنولوجيا. 4- المجتمع ككل.

ويمكن تحديد دور كل من الأطراف الأربعة على النحو الآتى:

1- على الحكومة أن تدعم العلم والتكنولوجيا وتتيح الوسائل لتطويرهما وتستخدم التكنولوجيا بكفاءة.

2- يجب على الصناعة أن تستخدم التكنولوجيا من أجل خلق الثروة وبالتالى تسرع من النمو الإقتصادى – وعلى الصناعة أيضاً دعم تطوير العلم والتكنولوجيا.

3- يجب على المجتمع العلمى بذل أقصى ما فى وسعه نحو الإسهام فى خلق المعرفة العلمية والإبتكار وإستخداماتها.

4- يجب على المجتمع ككل أن يقوم بدعم البنية التحتية للعلم والتكنولوجيا ويعتنى بالثقافة العلمية.

تابع الإستثمار فى البحث العلمى والتطوير التكنولوجى

5- يجب الإعداد للتنمية القومية المستقبلية بكل عناية آخذين فى الإعتبار الرؤية القومية (الخطط طويلة المدى والخطط الخمسية).

6- وهناك ثلاثة أساسيات للتنمية العلمية والتكنولوجية وهى:

أ- الإستراتيجية. ب- السياسة.

جـ- الخطة التنفيذية.

وهذه الأساسيات الثلاثة يجب إعدادها وتنفيذها بكل دقة وأن ضرورة التكنولوجيا فى التنمية تخرج من حقيقة أن التكنولوجيا هى العامل الرئيسى فى كل النظم الإنتاجية القائمة على المعرفة. فالتكنولوجيا يمكن أن تتغلب على بعض العوامل مثل ندرة العمالة أو الموارد لكن يأتى هنا عامل جديد فى الإنتاج وهو تكنولوجيا المعلومات التى تمثل إدارة إستراتيجية تعلو بالقيمة المضافة وبالمهارات والمعرفة والأنشطة كثيفة التكنولوجيا.

تنمية المستويات الفنية وتحديد المجالات التكنولوجية:

ويجب أن تحدد المستويات المطلوب تنميتها بحيث تشتمل منظومة تنمية القدرات الذاتية على عمليات البحث والتدريب ورفع مستوى الأفراد التى تتفاعل مع التكنولوجيا ودعم قدرتها وتقوية القنوات التى تربط بينها - كما تصنف مستويات القوى العاملة المطلوب تنميتها كالآتى:

1 - الباحث والمطبق 2 - الإستشارى والمصمم

3 - التكنولوجى والمهندس 4 - خبير النظم والمعلومات

5 - الإقتصادى 6 - الفنى والتقنى

7 - العامل الماهر ونصف الماهر.

ثم يأتى بعد ذلك المجالات التكنولوجية المطلوب تأهيل الكوادر فيها وهى :

1 - التعليم 2- البحث والتطوير

3 - المعلومات 4 - الإحتياجات التكنولوجية لمختلف الأنشطة خصوصاً الصناعية

5 - نقل التكنولوجيا على المستوى المحلى والدولى

6 - فك الحزمة التكنولوجية وتكوين المزيج الأنسب من التكنولوجيا المستوردة والمحلية

7 - التفاوض والتعاقد على التكنولوجيا

8 - إستيعاب وتطويع وتطوير التكنولوجيا وإنتشارها

9 - التخطيط والتشريع كأدوات لتنفيذ الأهداف التكنولوجية

10 - إدارة التكنولوجيا والتغيير التكنولوجى

العمل على توطين التكنولوجيا المتقدمة:

بعد ظهور التطور العلمى الهائل الذى تم خلال السنوات الأخيرة والطفرة الكبيرة التى حدثت فى علوم الحاسب الآلى والإليكترونيات وأصبحت التكنولوجيات المتقدمة تشترك فى عدد من الخصائص نوضحها فيما يلى:

1 - إرتفاع الطاقة الإنتاجية للوحدات الصناعية

2 - الضبط الآلى للوحدات الإنتاجية

3 - ضبط الجودة المستمر أثناء عملية التشغيل

4 - توعية العاملين وإعدادهم

5 - حتمية الصيانة الوقائية للمعدات والأجهزة

وفى الدراسات الحديثة التى صدرت مؤخراً أنه من المهم توطين التكنولوجيا المتقدمة فى البلاد النامية وأول أسباب هذه الدراسات:

1 - التكنولوجيا المتقدمة هى أحد أسباب الدفاع عن الأمن القومى لأن المسألة ببساطة أن من يملك مصادر التكنولوجيا المدنية المتطورة يمكنه السيطرة على جانب كبير من شروط التفوق العسكرى .

2 - ولا يمكن بالطبع الفصل بين الصناعات المختلفة والأجيال التكنولوجية المختلفة - إذ أن التمييز بين مستويات الصناعة والتقدم التكنولوجى لا يحجب حقيقة إعتماد الصناعات على بعضها البعض - فالسلع والخدمات النهائية تأخذ من كافة هذه الصناعات وتتطلب تضافر كل هذه الموارد.

لذلك فلابد من العمل على توطين التكنولوجيا المتقدمة كلما أمكن ذلك .

دور التخطيط والتشريع فى التنمية التكنولوجية:

من المعروف أن التخطيط يمر بثلاثة مراحل.

فالمرحلة الأولى تقوم على تحديد الإستراتيجية القومية والمرحلة الثانية تعنى برسم السياسات الكفيلة بتحقيق الأهداف والمرحلة الثالثة تعمل على تنفيذ المشروعات والبرامج التى تحقق هذه الأهداف.

وإذا كان التصور التقليدى للتخطيط يجعله ينحصر فى تحقيق أهداف إقتصادية بحته فقد آن الأوان لأن تحتل الأهداف التكنولوجية مكان الصدارة فى أولويات التخطيط - وإذا كانت التكنولوجيا المتطورة تعد وسيلة لزيادة الإنتاج من السلع والخدمات فإن التخطيط يستهدف أيضاً زيادة إنتاج السلع والخدمات - ومن ثم أصبح لزاماً على مخطط التنمية أن يأخذ فى إعتباره التكنولوجيا المتطورة بإعتبارها أداة فعالة لتحقيق أهداف التنمية.

الإرتقاء بمنظومة البحث العلمى:

وللإرتقاء بمنظومة البحث العلمى فإنه يجب وضع سياسة للتنمية العلمية والتكنولوجية فى إطار الأولويات السياسية والنظر إلى دور البحث العلمى فى التنمية التكنولوجية كقضية إقتصادية من الطراز الأول مع أرساء الطموح القومى.

وثانيهما الإدارة العلمية وما تتطلبه من تطوير فكر وكيانات وأساليب إدراة البحث والتطوير وإختيار قياداته وأفراده وتسويق نتائجه والبحث عن مصادر تمويله.

وثالثهما القوى البشرية وتطوير مواردها ومعالجة النقص فى المهارات الخاصة للإرتقاء بالبحث العلمى إلى مرتبة الجدارة.

ورابعهما الموارد المالية والعمل على زيادتها والبحث عن مصادر تمويل بجانب التمويل الحكومى من خلال القطاع الخاص والقطاع الإستثمارى.

الآثار السلبية لنقل التكنولوجيا:

تحذر كثير من الدراسات ويؤكدها الواقع أن الإستمرار فى عمليات نقل التكنولوجيا من الدول الأجنبية يكتنفه كثير من الآثار السلبية وأهمها.

1 - إعطاء تطور إنتاجى مظهرى فى بادئ الأمر يتبعه تراجع هذه التكنولوجيات وتحولها من ميزة إلى عبء فى التكاليف.

2 - عدم إستفادة الصناعة المحلية من عمليات النقل التام للتكنولوجيا المستوردة.

3 - التبعية الإقتصادية والتكنولوجية للدول الصناعية الكبرى .

4 - إضعاف مؤسسات البحث والتطوير فى الدولة والحد من قدراتها .

5 - إفتقاد الكثير من المنشآت الصناعية فى الدولة لمكاتب التصميم الصناعى ومراكز البحوث والتطوير.

6 - إستيراد العديد من المصانع الكاملة والجاهزة القديمة والمتهالكة والتى أضرت بالمنتجات الصناعية ضرراً بالغاً.

7 - تعرض البيئة المحلية لمخاطر بيئية عديدة نظراً لأن نقل التكنولوجيا من الخارج ينطوى عليه فى أغلب الأحيان نقل تكنولوجيات لاتأخذ فى الحسبان الواقع الإجتماعى والإقتصادى والثقافى المحلى لأنها مستوردة.

8 - وجود العديد من الممارسات الخاطئة فى مجال نقل التكنولوجيا وورود الكثير من الشروط التعسفية الجائرة عند نقل التكنولوجيا من الدول المالكة.

الأسس المقترحة للنقل السليم للتكنولوجيا:

تلافياً لهذه الآثار السلبية فإننا نوصى بالآتى:

1 - تعظيم دور الدولة فى التوجيه والإشراف على عمليات نقل التكنولوجيا على المستوى القومى

2 - التأكيد على عنصر الإختيار التكنولوجى الملائم من حيث تحديد العائد والتكلفة ومدى صلاحية التكنولوجيا المستوردة.

3 - التدقيق فى إختيار التكنولوجيا النظيفة الغير ملوثة للبيئة.

4 - توفير الحماية لمتلقى أو مستورد التكنولوجيا.

5 - التركيز على وسائل نقل التكنولوجيا بمفهومها الصحيح والتى تخدم أهداف التنمية الصناعية.

أخيراً وبعد أن ألقينا نظرة مستفيضة على تطور التكنولوجيا وأثرها على مستقبل التنمية فإننا نوصى بالآتى:

1 - ضرورة أن تقوم الحكومات بتقديم الإسهامات المباشرة لتحقيق التنمية التكنولوجية التى تأخذ على عاتقها مسئولية رسم وتخطيط وتنفيذ السياسات التكنولوجية.

2 - النهوض بدور مؤسسات البحث العلمى ومراكز البحوث والتطوير العاملة فى مجال التكنولوجيا عن طريق البرنامج التالى:

أولاً: أن يكون مجلساً قومياً أعلى برئاسة أكبر رأس فى الدولة وعضوية جميع الوزارات والهيئات ذات الصلة المباشرة بالبحث العلمى والتكنولوجيا وقطاع الإستثمار ورجال الأعمال يتولى وضع سياسة قومية للبحث العلمى والتنمية التكنولوجية ومتابعة تنفيذها.

ثانياً: تقوية الروابط والجسور بين مراكز البحث العلمى والتكنولوجى وبين أجهزة وقطاعات الإستثمار والأعمال.

ثالثاً: إعطاء مزيد من المرونة لمراكز البحث العلمى والتكنولوجى فى مجال إدارة أبحاثها .

رابعاً: توثيق الروابط بين مراكز البحث العلمى والتكنولوجى فى الدولة ومراكز الأبحاث المتقدمة بالدول الغربية.

خامساً: الإهتمام بمعاهد ومراكز البحوث الصناعية والإرتقاء بأدائها.

سادساً: إستكمال أى نقص فى بناء الشبكة القومية للبحوث والتطوير مع وضع خطط واضحة ومحددة لمراكز البحوث والتطوير الموجودة حالياً.

سابعاً: رفع قدرات الباحثين العاملين فى مؤسسات البحث العلمى والتطوير وذلك بالإهتمام بإعداد أجيال الباحثين التكنولوجيين والمساعدين الفنيين ومنحهم حوافز لتشجيع عمليات التطوير والإبتكار مع ضرورة تدعيم قدرات المؤسسات البحثية.

ثامناً: الإرتقاء بنظام التعليم فى كليات الهندسة والفنون التطبيقية ومعاهد التعليم الفنى ومراكز التدريب المهنى ليكونوا على مستوى متقدم فى التعليم الهندسى والفنى.

تاسعاً: العمل على تنمية قدرات ومهارات رأس المال البشرى بإعتباره الدعامة الأساسية للإقتصاد القومى.

عاشراً: ضرورة الإهتمام بتسويق الخدمات التكنولوجية وذلك بإنشاء جهاز لتسويق التكنولوجيا الوطنية والتعريف بها مع تسويق الخدمات والإستشارات وكذلك إستقدام الخبراء الأجانب المتخصصين فى هذه التكنولوجيات وتوفير آلية الإتصال بينهم وبين الجانب الوطنى.

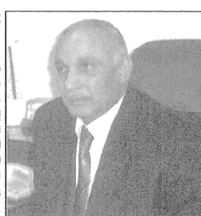
حادى عشر: تعظم التمويل المخصص للإنفاق على أنشطة البحث والتطوير التكنولوجى

وأخيراً فإنى أرجو أن أكون قد وفقت فى عرض موضوع الإستثمار فى البحث العلمى والتطوير التكنولوجى وأن أكون قد وفقت أيضاً فى عرض بعض الرؤى المستقبلية للتنمية التكنولوجية وأرجو أن تلاقى إقتراحاتى فى شأن الإستفادة من التقدم التكنولوجى الإستجابة لها أو لبعض منها

والله الموفق

الجمارك المصرية نحو المستقبل

صرح السيد جلال أبو الفتوح رئيس مصلحة الجمارك بأنه فى إطار برنامج تعزيز التجارة (ج) الموقع بين جمهورية مصر العربية والإتحاد الأوروبى والذى يتضمن بين مكوناته واحداً من أهم أنشطة ومهام تطوير العمل الجمركى وهو:



تطوير المهارات الإدارية لتنفيذية لمديرى المستوى لعالى والمتوسط

وذلك خلافاً لما هو متعارف عليه بن أن أعضاء أسرة الإدارة العليا يسوا فى حاجة إلى تدريب أو إكتساب مهارات جديدة حيث قامت وحدة التطوير والإصلاح الجمركى بتنظيم برنامج تطوير المهارات الإدارية برعاية الإتحاد الأوروبى وهذا البرنامج يتضمن ثلاث حلقات:

الحلقة الأولى: برنامج فريق الإدارة العليا الذى يقود الجمارك الجديدة إلى المستقبل حيث إنعقدت هذه الحلقة خلال الفترة من 6 إلى 8 إبريل بالعين السخنة بمشاركة السادة الأساتذة المرشحين لرئاسة القطاعات والمناطق الجمركية بالهيكل الجديد.

الحلقة الثانية: وهى تتعلق ببرنامج تطوير نظام التخطيط الإدارى وهى لمدة أربعة أيام سيتم تنفيذها لاحقاً بمشاركة السادة المرشحين لرئاسة القطاعات والمناطق الجمركية بالهيكل التنظيمى الجديد للجمارك.

الحلقة الثالثة: وهى ترتبط ببرنامج تنفيذ الخطة الإدارية لمصلحة الجمارك وهى تخص التدريب لكل قطاع على حدة والإدارات الإقليمية وأطقم العاملين بالإدارات المركزية لعدد عشر دورات لفترة ثلاث أيام لكل دورة بكل موقع جمركى

هذا وقد صرح السيد/ محمد حسن محمود رئيس المنطقة الجمركية الشمالية والغربية بأنه بالنسبة للبرنامج الذى تم تنفيذه عن الحلقة الأولى بمنطقة العين السخنة على مدار الثلاثة أيام خلال الفترة من 6 إبريل إلى 8 إبريل تم تحقيق ما يلى:

❖ **فى اليوم الأول:** تم دراسة إدارة التغيير والتعريف بالغرض منها بهدف تحديد الأساليب والمداخل الخاصة بإدارة التغيير ومنها يتم التوصل إلى إعداد ميثاق إدارة التغيير بوصفه إلتزاماً من الإدارة خلال عملية التغيير..

❖ **فى اليوم الثانى:** من فعاليات هذا البرنامج تم الإتفاق على جانب كبير من الأهمية بخصوص تحديد الأهداف الإستراتيجية للجمارك المصرية على النحو التالى:

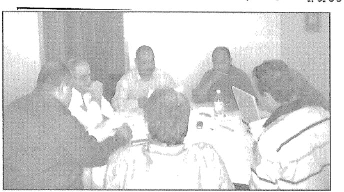


1 – تقديم خدمة جمركية متكاملة من خلال تطوير منظومة عمل تحقق تيسير التجارة مع إحكام الرقابة الجمركية الفعالة.

2 – كفاءة تحصيل الضريبة الجمركية مع خفض تكلفة الصفقات وضمان العدالة الضريبية لجميع المتعاملين مع الجمارك.

3 – تحقيق الشفافية والمصداقية من خلال إقامة علاقة مشاركة مع مجتمع الأعمال والتجارة بما يساعد على رفع مستوى الإلتزام التجارى .

4 – تنمية الموارد البشرية من خلال البرامج التدريبية وبناء القدرات مع تصميم هيكل تنظيمى فعال يدعم إتخاذ القرار مع الأخذ فى الإعتبار أفضل المعايير والممارسات الدولية وتوفير بيئة العمل المناسبة.

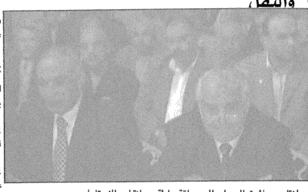


أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها
يشاطرون
الأستاذ / مصطفى بكرى
عضو مجلس الشعب
ورئيس تحرير جريدة الأسبوع
والأستاذ / محمود بكرى
نائب رئيس تحرير جريدة الأسبوع
ومراسل تليفزيون المنار
الأحزان
فى وفاة المغفور له بإذن الله تعالى والدهما
المرحوم / مصطفى بكرى
تغمد الله الفقيد بواسع رحمته
وألهم أسرته الصبر والسلوان

إجتماع ساخن

بداخل الغرفة التجارية بالإسكندرية

- **حسام لهيطة يقترح وعبد العال يطالب والقيادات تلبى ومازالت مائدة الحوار مليئة بالمفاجآت**
- **25 مليون دولار مخصصة للكشف بالأشعة**
- **السيد أبو القمصان: يدعو لعمل ورشة عمل لتطوير البنية التحتية للتجارة الخارجية والنقل**



إنقلبت مائدة الحوار إلى حلقة مليئة بعلاقات الإستفهام والإجابات المثيرة لإعجاب الحاضرين من أصحاب الشركات وممثليهم وذلك فى حضور الأستاذ جلال أبو الفتوح رئيس مصلحة الجمارك.

والأستاذ خالد أبو إسماعيل رئيس الإتحاد العام للغرف واللواء إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية واللواء محمد البنا رئيس الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات والسيد أبو القمصان وكيل أول وزارة التجارة والصناعة وآخرون من القيادات بالإضافة للكم الأكبر من أصحاب الشركات وممثليهم مما جعل قاعة الإجتماع بالغرفة التجارية تعانى الإزدحام أثناء الإجتماع، يوم الخميس 6 أبريل.

ناقش الإجتماع ظاهرة التقليد التى أدت إلى إختصار حجم السلع وحرق السوق المصرى وزيادة معدلات البطالة لأن الدولة تحتاج إلى تشغيل تلك العمالة فى المنتج المحلى.

كما ناقش الإجتماع أحد مطالب شركات الشحن الدولى فى عمل ملف سنوى لكل مستورد بالهيئة فى القاهرة أسوة بمدينة الإسكندرية وقد تمحورت المناقشات التى شارك فيها عبد العال على رئيس لجنة الضرائب والجمارك واللواء مازن نديم نائب رئيس خدمات النقل الدولى والمهندس حسام لهيطة رئيس غرفة ملاحة الإسكندرية وتم عرضها على السيد أبو القمصان رئيس قطاع السياسات الخارجية.

تضمنت المناقشات توصيات أعضاء الشعبة على أن خضوع لائحة قانون التصدير والإستيراد التى صدرت مؤخراً لإجراء بعض التعديلات لتى تضمنتها أحكامها وهذا ليس محل نتقاد على أن التطبيق العملى قد يفرض وضاعاً تتطلب أجواء تعديل فى الأحكام لسايرته.

يتم عرض بعض الظواهر العملية فى لآتى:

1-1 نظمت أحكام المادة «8» من لائحة نانون الإستيراد والتصدير والقواعد لخاصة بمستلزمات الإنتاج الواردة لمصانع ونصت على تحديد بيانات المنتج. عملياً يتم شراء مستلزمات الإنتاج من (مصدر) وليس (المنتج الأصلى) وقد تقوم الشركة بتخزين كميات من صنف واحد من أكثر من منتج وعند توريد طلبيته يكون من الصعب أن تتضمن الفاتورة بيانات (عدد المنتجين الأصلين).

طالب الأعضاء بأن يتم إستثناء معلومة تقديم بيانات المنتج بالنسبة لمستلزمات الإنتاج الواردة للمصانع.

1-2 لازالت القيود التى أوجدها القرار الخاص بوزير التموين رقم 619- لسنة 98 قائمة فى الملحق رقم (3) بند (2) من لائحة قانون الإستيراد والتصدير.

حيث أن القيود الإستيرادية المتعلقة بضرورة الشحن من بلد المنشأ كانت تستعديها مرحلة كانت قائمة وقت صدور القرار بينما فى المرحلة الحالية تبدلت الأوضاع داخلياً وخارجياً إلى تشجيع التصدير من خلال المناطق الحرة حيث يتم تجهيز مخزون جاهز للبيع عند الطلب.

كما طالب أعضاء الشعبة أيضاً إلغاء قيود القرار 619 لسنة 98 من لائحة قانون التصدير والإستيراد وطرح عدم ضرورة تقديم السجل الصناعى عند التصدير.



وتناولت المناقشات المقدمة للسيد اللواء محمد البنا بعض المطالب منها إعادة صياغة أحكام القرار 106 بالنص صراحة على أن سلطة الهيئة على الجهات الرقابية هى سلطة كاملة وليست إدارية أو إلغاء هذه السلطة الإدارية لأنه فعلياً كانت التعاملات مع كل جهة من الجهات الرقابية أيسر بكثير من الوضع الحالى.

وأيضاً مطلوب وضع آليات تنسيق بين لجان المعاينة للجهات الرقابية المختلفة للخروج فى نفس الوقت لمعاينة نفس الشحنات.



وعلى جانب آخر اقترح حسام لهيطة رئيس غرفة ملاحة الإسكندرية عمل لجنة بين الجمارك والغرفة التجارية بالتعاون مع شعبة المستخلصين وشعبة خدمات النقل الدولى للوصول بمهنة التخليص لمستوى المهن المحاسبين والقانونين.

ورداً على هذا المقترح أشار رئيس مصلحة الجمارك إلى أن هناك ثلاث عوامل رئيسية وهى رجل الجمارك والمجتمع التجارى والوسيط هو المستخلص الجمركى ونحن نأمل أن تكون هناك شركة قوية تتبنى النهوض بالمستخلص ليكون مركز ثقة بين الطرفين.

ورداً على سؤال حسام لهيطة حول بيان العبوة التفصيلى أوضح رئيس المصلحة أن أى شخص يمتلك بيان عبوة تفصيلى مطابق للمواصفات لا يحق لرجل الجمرك أن يقوم بعملية الجرد وتلك حالات شاذة وفردية وإذا حدثت رجاء الرجوع إلى شخصياً لأن هناك منشورات تمنع ذلك.

كما صرح رئيس المصلحة أثناء تغليفه على إستفسار حسام لهيطة حول كثرة الأعطال داخل ميناء الإسكندرية أثناء عملية الكشف بالأشعة.

وأن عقود الصيانة انتهت وتم إستيراد قطع غيار من الخارج بالإضافة إلى أن هناك 25 مليون دولار تم تخصيصها لشراء أجهزة كشف أشعة متقدمة ولحين وجودها سيتم الكشف يدوياً.

ووضع رئيس غرفة ملاحة الإسكندرية سؤال هام أمام السيد أبو القمصان واللواء محمد البنا والأستاذ جلال أبو الفتوح أن هناك شركات مقيمة فى أحد الدول الأخرى تقوم بشراء بضائع مصرية ثم تقوم بعمليات البيع فى سوق ثالث وغالباً ما يطالب المشترى بأن يكون هو الشاحن فى بوليصة الشحن وليس المنتج الأصلى للبضائع مما يؤدى إلى تجاهل منبع البضاعة وهذه العملية تحتاج سيطرة وعدم السماح بأن تكون البوالص باسم الشاحن مجهول المنبع أو الإقامة فى مصر.

أجاب السيد أبو القمصان ورئيس المصلحة حول هذا المقترح بأنه يحتاج دراسة ونحن لا نمانع أن تقوم شركات الشحن بوضع إحتمالات ودراسة هذا الموضوع وإذا كان يحمل نظاماً عالمياً لا مانع من دراسته وتطبيقه.

واختتم السيد أبو القمصان يدعوه لعمل ورشة عمل بالتعاون مع غرفة ملاحة الإسكندرية والغرفة التجارية حول كيفية تطوير البنية التحتية حيث أن النمو لا يأتى بدون بنية تحتية للتجارة الخارجية على الصادرات والواردات والبنية التحتية للنقل بصفة عامة.

منوعات فرنسية بـ عربية

BITF
UBIFRANCE

أول شبكة واسعة النطاق فى شرق أوروبا لقياس العدادات أوتوماتيكا عن بعد شركة CMC Ekocon تطرح فى سلوفينيا 30.000 عداد مياه مزود بحلول Wavenis AMR اللاسلكية المقدمة من شركة coronis

أعلنت شركتى Coronis و CMC Ekocon عن إبرام شراكة بينهما لنشر تكنولوجيا Coronis اللاسلكية من خلال أول شبكة واسعة النطاق فى شرق أوروبا لقياس العدادات أوتوماتيكا عن بعد. فهذا النظام هو الأول من نوعه على صعيد تقديم مثل هذا المستوى من الخدمات الخاصة بالتجميع الأوتوماتيك للبيانات وبالمراقبة عن بعد للشبكة ومن المقرر أن تغطى هذه الشبكة مدن Koper وIzola وPiran فى سلوفينيا وذلك من خلال نشر 30.000 عداد مياه.

وتجدر الإشارة إلى أن شركة CMC Ekocon هى الموزع الأول فى سوق العدادات بوسط وشرق أوروبا وقد قامت بإستخدام تكنولوجيا Wavenis اللاسلكية لشركة Coronis بهدف تقديم خدمات أكثر فاعلية وبتكلفة أفضل لموزعى مياه الشرب فى شرق أوروبا. هذا وتقوم شركة Coronis بتصميم وتطوير تكنولوجيات لاسلكية مبتكرة ذات إستهلاك ضئيل جداً للطاقة وذات نطاق واسع المدى فضلاً عن تقديم حلول OEM جاهزة الإستخدام والمصممة بشكل خاص لتطبيقات قياس العدادات عن بعد أوتوماتيكيا.

Prophyl و Aseptol مجموعة كبيرة من المطهرات من أنتاج معامل Mériel ذات فعالية كبيرة فى مكافحة فيروس انفلونزا الطيور (H5N1)

لقد تعرفنا على أوجه الإستخدامات المتعددة لمجموعة مطهرات معامل Mériel لمقاومة ظهور أمراض الطيور والخنازير فى مبانى وتجهيزات تربيتهم وقد تم التأكد من فاعليتها فى القضاء على فيروس انفلونزا الطيور (H5N1) من خلال إختبارات تمت فى قسم الطب البيطرى فى جامعة شانج يوزينج الوطنية فى تاشونج بتايوان.

وقد أثبتت تلك الإختبارات التى أجريت خلال شهر ديسمبر عام 2005 على بيضات تحتوى على أجنة وتم تلقيحها بالفيروس بعد إذابة المطهر فى الماء وفى وجود 5% من المواد المتداخلة إن PROPHYL يكون فعالاً عند نسبة 0.4% أى ما يعادل لتر PROPHYL على 250 لتر من الماء، ويكون ASEPTOL فعالاً عند أقل من 0.4% أى ما يعادل لتر ASEPTOL على 250 لتر من الماء.

وبإستخدام Prophyl و Aseptol توافر لدى مربى الطيور مجموعة كبيرة من المطهرات التى يتم رشها والتى تكون فعالة فى القضاء على جميع أنواع الجراثيم.

وقد صرح وزير الزراعة الفرنسى بتداول تلك المطهرات فى الأسواق وقد أقرت إدارة الخدمات البيطرية الفرنسية جدوى تلك المطهرات المبيدة للبكتيريا والفيروسات والفطريات والجراثيم فى مكافحة الأمراض المعدية.



شركة JAMMES INDUSTRIE تطرح أول ماكينة درفلة شرائح المعادن مخروطية الشكل ذات مقاطع متعددة الزوايا

تعد JAMMES INDUSTRIE شركة فرنسية متخصصة فى تصميم ماكينات درفلة الرقائق المعدنية. وقد قامت بطرح ماكينة CNC الجديدة فى السوق وهى ROLLEX-PRESS CNC-CONE . إذ تستطيع هذه الماكينة فى دورة واحدة درفلة القطع المخروطية مستديرة الشكل وعلى الأخص القطع متنوعة الزوايا ومتعددة المقاطع مثل المثلثات والمربعات وأشباه المنحرف.. إلخ. وفى إطار تسجيلها رسمياً، تعد هذه الماكينة الجديدة الأولى من نوعها فى توفير هذه الخاصية على مستوى العالم.



ويفضل ماكينة CNC الجديدة يمكن فى خمس عشر ثانية فقط إختيار البرنامج المطلوب لدرفلة المخروط . أما بالنسبة لتغيير المنتج المدرفل فهو لا يتطلب أى أدوات خاصة أو أى عملية فصل مما لا يستلزم وجود عاملين مؤهلين.

هذا وتستطيع ماكينة ROLLEXPRESS CNC-CONE إنتاج 240 قطعة/ ساعة فى إطار التوافق مع متطلبات العملاء على صعيد إنتاج قطع محددة المقاييس بجميع الأحجام. ومن ثم فهى تسمح بتصنيع أسطوانة عادم مضاد للتلوث للدراجات البخارية الخاصة بالسباقات فضلاً عن خدمة تطبيقات عديدة فى جميع قطاعات الصناعة والسلع الإنتاجية والسلع الإستهلاكية المتنوعة.

شركة LASELEC تطرح وحدات LYDIA أحدث وحدات Laser diode driver القادرة على التحكم فى نظام ليزر متكامل

تعد LASELEC شركة رائدة عالياً فى تصميم وتصنيع ماكينات طباعة البيانات على الكابلات. كما تقوم أيضاً بإنتاج وحدات Lydya™ laser diode driver القادرة على التحكم فى نظام ليزر صناعى متكامل.

وتتمتع وحدات Lydya™ drivers بجميع المميزات والخواص التى من شأنها إستخدام صمامات ليزر ثنائية بأمان تام مع تحسين فترة صلاحيتها. ومن ثم فهى تحظى بتقدير خاص لدى معامل الأبحاث وجهات الـ OEM لما تسمح به من توفير فى تكاليف تطوير برامج ووحدات الكمبيوتر. وتتميز وحدات Lydya™ QCW & CW laser diode drivers بإمكانية التحكم فى الصمامات الثنائية والـ bar diode والـ stack diode فى إطار قدرة تتراوح بين عدة وات إلى عدة كيلووات.

إلى جانب ذلك هناك ميزة رئيسية أخرى فوحدات Lydya™ drivers يتم التحكم فيها كلياً عن طريق الحاسب الآلى. وهى قادرة على إدارة نظام ليزر متكامل موجود بجهاز واحد (مثل نظام التبريد، تأمين المستخدم، سويتش من نوع الـ Q-switch triggering، قياس القوة الضوئية ...إلخ).

وتوفر أيضاً وحدات Lydya™ laser diode drivers نظام حماية حصرى ألا وهو الـ Lydya™ shunt diodes فهذا النظام يتصل بطرفى الصمام الثنائى ويقطع أوتوماتيكياً دائرته فى حالة عدم إستخدامه أو فى حالة ربطة بوحدة Lydya™ فضلاً عن ضمان الحماية من التيارات المعاكسة والتأثيرات العارضة.





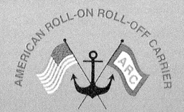


Barwil

Barwil Egytrans Shipping Agencies S.A.E.

SERVING ALL OVER THE WORLD







BULCON

NAVIGATION MARITIME
BULGARE, VARNA

MEDITERRANEAN & EUROPE



EUROP, MEDITERRANEAN
& MIDDLE EAST.

U.S.A & FAR EAST



DET NORSKE VERITAS
MANAGEMENT SYSTEM CERTIFICATE

This is to certify that
THE QUALITY MANAGEMENT SYSTEM
of



Barwil
with offices as per attachment

NS-EN ISO 9001 : 2000

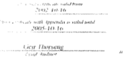
This Certificate is valid for the following product or service ranges:

Port & Marine Services
including handling of Cargo and Logistic Solutions.

2002-10-16

2005-10-16

Geir Thorseng





NORWEGIAN ACCREDITATION
QUAL 002

Place and date
Høvik, 2004-10-06

For the accredited unit
Det Norske Veritas Certification AS

Sissel Vaksvik
Management Representative

Lack of fulfilment of conditions as set out in the Appendix may render this Certificate invalid.

Det Norske Veritas Certification AS, Veritasveien 1, N-1322 Høvik, Tel. +47 67 57 99 00, Fax +47 67 57 99 11

Barwil

Barwil Egytrans Shipping Agencies S.A.E.

office: Hussein Hassab & Beni El-Abbasi Street
Building (2) Sultan Hussein
Alexandria - Egypt

Telephone: +20 3 484 3510
Telefax : +20 3 486 9555

e-mail: barwil.alexandria@barwil.com
Internet: www.barwil.com

رسالة دكتوراة

تقدم الأستاذ/ مدحت مصطفى محمد شلبى لنيل درجة الدكتوراه بكلية الآداب بسوهاج قسم التاريخ. وكان موضوع البحث "مكرم عبيد فى السياسة المصرية 1963 - 1953م".



- مدحت مصطفى محمد شلبى

ولجنة الحكم والمناقشة من الأساتذة:

1 – أ.د/ عاصم الدسوقى — أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر بآداب حلوان.
2 – أ.د/ عبد المنعم الجميعى — أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر بتربية الفيوم
3 – أ.د/ أنتونى سوريال — أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر بآداب سوهاج

وقد حصل عليها بمرتبة الشرف الأولى

وتهنئة خاصة من أسرة تحرير المجلة والكاتب الصحفى محمد شاكر وحرمه السيدة وداد شلبى عضو مجلس الشعب السابق.

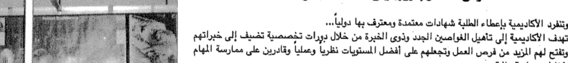
الأكاديمية الدولية لتكنولوچيا الغوص

The International Academy for Diving Technology

من أجل مجال مهنى آمن وناجح ....

كتبت/ ميادة محمود

على الرغم من أن نشأتها حديثة فى عام 2003 - إلا أن نشاطها أستمر منذ عام 1962 حيث قدم "الربان / محسن مختار الجوهرى" مؤسس الأكاديمية - خدمات تدريب وتعليم على مدار مايزيد عن 40 عاماً طوال مدة خدمته فى القوات البحرية....



أسس الربان / محسن الجوهرى" الأكاديمية الدولية لتكنولوچيا الغوص كمؤسسة خاصة لتعليم الغوص الإحترافى فى النشاط التجارى (أعمال موانئ - أعمال بترول) وفى النشاط الترويج ى (سياحى - ترفيهى).



الربان/ محسن الجوهرى رئيس الأكاديمية
والمهندس/ ماجد الغزولى نائب رئيس الأكاديمية

وتنفرد الأكاديمية بإعطاء الطلبة شهادات معتمدة ومعترف بها دولياً...

تهدف الأكاديمية إلى تأهيل الغواصين الجدد وذوى الخبرة من خلال دورات تخصصية تضيف إلى خبراتهم وتفتح لهم المزيد من فرص العمل وتجعلهم على أفضل المستويات نظرياً وعملياً وقادرين على ممارسة المهام بكفاءات مهارية عالية.

يدير الأكاديمية خبراء وأخصائيون مصريون على أعلى درجات الخبرة والممارسة ، ويخضع الطلبة لقواعد وإجراءات صحية (كشف طبى) للتاكد من أن الطلبة مهيئين وقادرين على التعليم والتمين.

تبدأ الدراسة بتعليم المتدرب كيفية الغوص بكفاءة وسلامة ثم يكون التخصص فى نوع معين من الغوص.

ويتم عمل ملف خاص لكل طالب "Diver's Logbook" يستمر معه طول مدة الدراسة ويسجل فيه كل بيانات الطالب ونتائج الكشف الطبى الدورى الذى يخضع له الطالب.

يلتحق بالأكاديمية العديد من الطلبة من مختلف الجنسيات معظمهم من الدول العربية (السعودية – الأردن – الكويت).

ويتم التدريب العملى فى البحر فى نادى الرياضات المائية بالمنتزة أو بمركز الأكاديمية فى الغردقة والمخصص للغوص حتى عمق 50 متر.

ومن أهم البرامج والمشروعات التى تقيمها الأكاديمية مايلى:

– دورة النظام الأسترالى للتأهيل على مستوى أداس الإسترالى (ADAS)

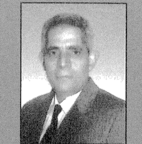
– أيضاً قام مؤخراً مركز الغوص التحتمائى – تسمانيا (The Underwater Center – Tasmania) بالدخول فى شراكة مع الأكاديمية الدولية لتكنولوچيا الغوص بمصر لفتح جناح لمعهدها الدولى كمدرسة تدريب تحتمائى بالشرق الأوسط.

السيرة الذاتية

اللواء بحرى أ.ح

توفيق عبد الحميد أبو جنديه

رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط



نتشرف بأن نعطى فكرة للقارئ عن اليرة الذاتية للواء بحرى أ.ح. توفيق عبد الحميد ابو جندية رئيس مجلس ادارة هيئة ميناء دمياط

تاريخ الميلاد: 1948/2/25.

تاريخ الالتحاق بالكلية البحرية 1966/10/28.

تاريخ التخرج من الكلية البحرية 1970/4/15.

خريج الكلية البحرية الدفعة 21 (أول الدفعة).

عمل بالقوات البحرية لمده اكثر من ثلاثين عاما.

تولى العديد من المناصب القيادية أهمها

* قائد غواصه.
* قائد قاعدة بحريه.
* مدير معهد الدراسات العليا البحرية.
* رئيس شعبة العمليات البحرية.

حصل على العديد من الدراسات المدنية و العسكرية أهمها:-

* بكالوريوس الدراسات البحرية .
* درجة الماجستير العسكرية البحرية ولقب أركان حرب.
* زمالة اكاديمية ناصر العسكرية العليا.
* دورة كبار القادة باكاديمية ناصر العسكرية العليا
* زمالة كلية القادة والأركان البحرية بالمملكة المتحدة.
* شهادة FCE من جامعة كمبريدج بالمملكة المتحدة.
* دبلوم لوجستيات النقل البحرى وإدارة الموانى لمستوى الادارة العليا.

حاصل على العديد من الأوسمة والنياشين أهمها:-

* وسام الجمهورية .
* نوط الواجب العسكري.
* نوط الخدمة الممتازة والقدوة الحسنه.
* وسام حرب تحرير الكويت.

المعارك التى اشترك فيها>-

* حرب الاستنزاف.
* حرب أكتوبر 1973.
* حرب تحرير الكويت.

حاصل على العديد من شهادات التقدير المصرية و العربية والاجنبية.

وشارك فى العديد من المؤتمرات العلمية المحلية والدولية

أخبار من فوق السحاب

شراء برنامج بيان الحجوزات

وقعت شركة مصر للطيران للخطوط الجوية عقد شراء برنامج MIDT الذى يوضح بيانات الحجوزات التى تمت عن طريق وكلاء السفر والسياحة ومكاتب مصر للطيران على الرحلات بين النقاط التى يتم تحديدها عند الشراء، ومكان بداية السفر والمقصد النهائى، ونقاط التوقف الوسيطة، ومراكز البيع، بالإضافة إلى بيان شركة الطيران الناقلة، ودرجات الحجز التى تم الحجز عليها، ونصيب مصر للطيران من تلك الأسواق، ومدى كفاءة الأداء التسويقى والبيعى.

ويعتبر هذا البرنامج وسيلة شاملة للتعرف على الأسواق بجانب حجم الحركة الإجمالية الحالية والمستقبلية ومعرفة نصيب مصر للطيران منها.

تحرير الأجواء بين مصر والسعودية

وقعت سلطات الطيران المدنى المصرية مع السلطات السعودية على إتفاقية تحرير الأجواء بين البلدين الشقيقين، ويأتى هذا الإتفاق نتيجة طبيعية لنمو الحركة بين مصر والسعودية، وتحقيقاً للتوصية التى طرحتها القمة العربية الأخيرة بفتح الأجواء بين البلدان العربية، وتوجيهات الإتحاد العربى للنقل الجوى «الأكو» فى هذا الشأن.

وتعتبر هذه المبادرة نموذجاً جيداً لكل شركات الطيران العربية الأخرى.

خطوة أولى نحو الخصخصة

أنشأت حكومة إمارة أبوظبى منظمة نقابية تحمل اسم شركة أبوظبى للمطارات، وذلك للإشراف على إدارة المطارات كخطوة أولى نحو خصخصة قطاع المطارات، وتكون هذه الشركة مسئولة عن تشغيل جميع مطارات الإمارة بما يتضمن مطار أبوظبى ومطار العين الدولى، بجانب صيانة البنى التحتية للمطارات، والتعامل مع مناولة المسافرين، ويصل رأسمال الشركة 500 مليون درهم توزع على 50 مليون سهم.

قاعدة بيانات لخدمة الركاب

قامت الشركة القابضة لمصر للطيران بتشكيل لجنة عليا لترشيد إستهلاك الوقود بعد الزيادة الكبيرة فى أسعاره التى تمثل خسارة لشركات الطيران نتيجة لارتفاع تكلفة التشغيل، وقد أكد المهندس عاطف عبد الحميد رئيس الشركة، أنه بالرغم من ذلك فإن الشركة مستمرة فى تطوير البنى التحتية ونظم المعلومات والحجز وشبكة الخطوط والشحن، وذلك بهدف تحسين الخدمة، ووضع العميل وراحته فى مقدمة الإهتمامات، وإنشاء قاعدة بيانات لخدمة الركاب فى ظل المنافسة القوية.

وحدات جديدة للخدمات الجوية

اتفقت شركة مصر للطيران للخدمات الجوية مع 3 شركات طيران أوروبية على قيام مصر للطيران بتزويد طائراتها بالوجبات والمشروبات فى مطارى الغردقة وشرم الشيخ، وقد صرح المهندس مجدى عمر رئيس شركة الخدمات الجوية بأنه من المقرر فتح الوحدة الجديدة للخدمات الجوية بمطار شرم الشيخ فى يونيو القادم.

ربط ميناء السخنة بمطار القاهرة

قرر أحمد شفيق وزير الطيران المدنى تشكيل لجنة لدراسة وتنفيذ مشروع ربط ميناء السخنة البحرى بمطار القاهرة الدولى برئاسة المهندس عاطف عبد الحميد رئيس الشركة القابضة لمصر للطيران، وسيتم دراسة المشروع بالكامل لإتخاذ الإجراءات اللازمة والتنسيق بين مختلف الوزارات والهيئات والجهات المعنية بالإستيراد والتصدير، ونقل البضائع، لربط ميناء السخنة بالمطار.

زيادة أرباح لوفتهانزا

تخطت مجموعة شركات لوفتهانزا حاجز توقعاتها لأرباح التشغيل للعام الماضى، وبالرغم من ارتفاع أسعار الوقود فقد زادت الأرباح بنسبة 50% لتصل إلى 577 مليون يورو، وقد وصلت لوفتهانزا بإجمالى عائداتها إلى 18.1 مليار يورو بنسبة زيادة 6.5%.

طيران مباشر بين القاهرة والمدينة المنورة

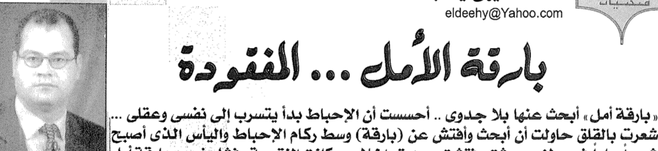
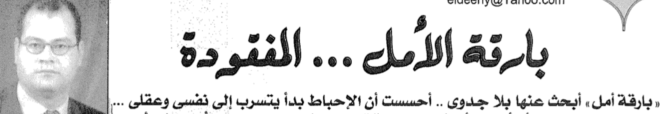
صرح محمد منير رئيس القطاع التجارى بمصر للطيران بأن سيبدأ فى 14 يونيو القادم تسيير رحلات الطيران المباشر المنتظم بين القاهرة والمدينة المنورة بواقع رحلتين أسبوعياً، تزيد فيما بعد - بناء على إتفاقية تحرير الأجواء الموقعة بين البلدين بواقع رحلة يومياً أثناء موسمى العمرة والحج.

زيادة نشاط إيرفرانس

تبدأ شركة طيران إيرفرانس الصيف القادم برنامجاً لزيادة نشاطها وخطوطها فى عدد من الدول فى آسيا وأمريكا اللاتينية والشرق الأوسط و47 رحلة طيران فى الأسبوع بين باريس والصين، و10 رحلات إلى جنوب أفريقيا والبرازيل، بجانب استكمال خط باريس الجزائر.

خطوط و منحنيات

نشأت الديهى يكتب
eldeehy@Yahoo.com

بارقة الأمل ... المفقودة

« بارقة أمل » أبحث عنها بلا جدوى .. أحسست أن الإحباط بدأ يتسرب إلى نفسى وعقلى ... شعرت بالقلق حاولت أن أبحث وأفتش عن (بارقة) وسط ركام الإحباط واليأس الذى أصبح شعوراً عاماً فى وطن - بحثت وفتشت بصدق وإخلاص وكانت النتيجة « فشل ذريع » بارقة أمل بحثت عنها لمستقبل هذا الوطن حاصرتنى دوامات اليأس التى تولدت من أمواج الفساد .. أحاول أن أقرأ مفردات تعطى الأمل وتبعث على التفاؤل. تقذف بى الأمواج فى بحر الجد بلا شواطئ وكلما أرمق بصيص أمل محاولاً أن أقوى على الوقوف تلطمنى موجة إحباط جديدة أقوى من سابقتها.

إذن ما الحل؟ كيف السبيل؟ هل يقف الرجل منا (إن كان رجلاً) فى صفوف المتفرجين وكيف؟ هل يكتفى بالبكاء والعويل ومصمصة الشفاة؟ هل يقنع بقراءة الصمت والتهليل والتصفيق لكل كلمة صدق سواء من إبراهيم عيسى أو مجدى مهنا أو وائل الإبراشى ؟ أم يقوم المرء منا بالتنفيس عن همومه بالكلام تارة والكتابة تارة أخرى؟ هل الوطن استفاد من كل هذا؟

يغلبنى إحساس قوى أن الأوضاع العامة لا تعجب الكثيرين لكن هؤلاء الكثيرون غير مستعدين للعمل .. عمل أى شئ لصالح هذا الوطن!! والكارثة أن هؤلاء غير مستعدين كذلك لتصديق أنفسهم!!

القضية أكبر من ممدوح إسماعيل الذى ضرب عرض الحائط بكل قوانين البلد مستغلا اسمه وعلاقاته التى لا تخفى على أحد، القضية ليست فى أزمة القضاء وتحويل بعضهم إلى لجنة صلاحية القضية ليست فى إبراهيم نافع أو سمير رجب أو إبراهيم سعدة القضية ليست كمال الشاذلى أو إبراهيم سليمان أو حسن خضر القضية ليست أحداث فتنة طائفية فى الإسكندرية أو أسيوط القضية ليست عمر أفندى أو محمود أفندى أو حتى هادى أفندى ... القضية أكبر من ذلك بكثير القضية يا سادة .. قضية شعب ووطن .. قضية ضمائر غائبة وفساد مستشرى.

* سنأكل الزعتر والزيتون ولن يركع الشعب الفلسطينى لضغوط أمريكا وأوروبا .. من فوق منبر فى أحد المخيمات الفلسطينية فى قطاع غزة قالها إسماعيل هنية رئيس الوزراء الفلسطينى متحدياً العالم برصيد ضخم من الثقة فى الله والثقة فى النفس ... إن أمريكا قررت إزلال شعب فلسطين الأبى وذلك عقاباً له على خياراته الديمقراطية ولكن هيهات هيهات أن يذل شعب آمن بقضية وآمن بقيادته لكن أشد ما يحزن وينكت الجراح هو هذا الموقف المتخاذل للدول العربية والإسلامية، شيوخ العرب ملوك النفط لو وفر كل واحد منهم ثمن زجاجة خمر أو سهرة حمراء فى حانات باريس لما احتاج الشعب الفلسطينى دولارات أمريكا وأوروبا! إن تبرعات أمراء الخليج وأغنياء العرب والمسلمين للاعبى الكرة والفنانين تكفى شعب فلسطين ولكن القضية قضية عقول غابت عن الوعى وباعت ضمائرها.. الكروش انتفخت وأصابها التخمة والشعب الفلسطينى يبحث عن كسرة خبز أو غمسة زيتون أو حبة زعتر هل ينتظر هؤلاء الجنة! الجنة ليست ملكى ولا أملك مفاتيحها ولكن الجنة ملك وصنيعة رب عرف بالعدل والرحمة، فكيف يأمل هؤلاء دخول الجنة كيف وهؤلاء انتزعت من قلوبهم الرحمة .. يا أبناء الشعب الفلسطينى .. يا أبناء حماس .. لا تيأسوا إن الله معكم ... ويا أبناء فتح عار عليكم ما تفعلون .. إن القضية واحدة لكن القلوب تشتت وتشعبت وصارت الدنيا ومفاتنها هى الشاغل ... لقد وقعت حركة فتح فى شرك كبير .. فهى تحارب أبناء حماس فى الداخل والخارج والهدف هو إفشال تلك الحكومة التى اختارها الشعب بمحض إرادته وبكامل قواه العقلية.

ما حدث فى الإسكندرية (كارثة) بكل ما تحمله الكلمة من معانى كارثة فى حق الوطن .. كارثة فى حق المواطنة .. كارثة فى حق الأمن كارثة فى حق كل مسلم وكل قبطى، ما حدث يجب ألا يمر مرور الكرام يجب أن نبحث عن الأسباب الحقيقية لهذا الاحتقان الجميع لا يحتمل .. بلغت الروح الحلقوم فما هو السبب؟

ما هى الأسباب الحقيقية لهذا الوضع الراهن؟

يا سادة عاشت مصر بمسلميها وأقباطها منذ فجر التاريخ على المحبة والصداقة الحقيقية فما هو الجديد؟

أصدقائى أقباط لهم دينهم ولى دينى بالحب والتغاضى عن الصغائر، يا سادة الوطن فوق الجميع وفوتوا الفرصة على صناع الفتن ومستغليها والآكلون عليها..

إن الرسول صلى الله عليه وسلم نبى الرحمة ومعلم البشرية .. كان خلقه القرآن .. معذرة يا رسول الله .. لقد ضللنا الطريق الذى رسمته لنا .. اللهم وعلى صراطك المستقيم ثبتنا.

حرب الفضائيات أصبحت على كل شكل ولون .. ماذا لو التزمت تلك المحطات بأصول اللعبة الإعلامية وكانت الصراحة والموضوعية بعيداً عن الإثارة هى الأسلوب والنمط المتبع، نفس العدوى انتقلت إلى الصحف فلا سقف يحكم الأمور ... لقد تآكل سقف المبادئ وصار الجميع على الدرب سائرون .. أقصى درجات العنت الصحفى تعيشها الصحافة المصرية .. صحيفة روز اليوسف تفتح النار على أستاذ الأساتذة (هيكل) لا لشئ إلا لأنه قيمة مصرية وقيمة عربية أراد هؤلاء أن يحاربوه فى أفكاره ومبادئه .. لكن من يطول هيكل؟ عبد الله كمال أم أسامة سرايا أم محمد إبراهيم على!!

حقاً أننا نعيش عصر الأقزام الذين يتطاولون على القمم الأبية .

ألا تتفقون معى ...

*** رئيس جهاز الشباب د/ خربوش أرسل برقية إلى الرئيس مبارك باسم شباب مصر يقول فيها أن شباب مصر الذين تحققت طموحاتهم .. إلخ.**

السؤال من هو خربوش الذى يتحدث باسم شباب مصر أنا شخصياً لم أفوضه للحديث باسمى ...

*** مجلة روز اليوسف والجريدة التى تحمل نفس الاسم أصبحت بوقاً للنظام دون وعى كما كانت الجمهورية فى عصر التلميع الذهبى عصر سمير رجب**

يقولون أن عبد الله كمال رئيس التحرير يبحث عن دور أكبر من رئاسة تحرير المجلة والجريدة.

*** إبراهيم عيسى رئيس تحرير الدستور كفاية .. حرام أصبتنا بالإحباط واليأس من صدق كلامك وواقعيته و منطقية .. و ماذا بعد؟**

*** كلما استمعت إلى السيد/ محمد دحلان فى أى حديث من الفضائيات وضعت يدى على سبب القضية الفلسطينية.**

*** الحياة الحزبية فى مصر تدعو إلى القرف..**

*** تغيرات قيادات النقل البحرى بعد حادث العبارة بما يقرب من 75 يوم يدعو إلى التفاؤل الحذر.**

****



بقلم/ وسام غنيم

كارثة جديدة بمرض لعين الحمى القلاعية تقتحم الثروة الحيوانية

أصبحنا مكتوفى الأيدى أمام الكوارث التى تنهال علينا كالمطر فلا نستطيع غير الأنين والخوف من المجهول والتساؤل أين نحن قبل حدوث الكارثة ولماذا لا نضع احتياطات لتجنبها ومن هو المسئول عن ذلك هل فرد أم منظمة أم الدولة كلها .. لا نعرف .. ولكن كل الذى نعرفه هو ماذا سنفعل. وخاصة فى هذه الفترة التى يعانى منها العالم من انفلونزا الطيور تظهر لنا الآن.

كارثة جديدة يدخل معها الشعب المصرى فى دوامة الكوارث الطبيعية والغير طبيعية وهى «الحمى القلاعية» وقبل الخوض فى تفاصيل الكارثة لابد التعرف على:

تاريخ المرض أولاً:

- مرض الحمى القلاعية: هو فيروس منتشر فى مصر يصيب المواشى وذلك منذ عام 1971 ولكن مع ظهور نوع جديد للفيروس (A) أصبح له أعراض مرضية مختلفة فيسبب «الحمى والقئ» وظهور فقاقيع صغيرة على الشفتين واللسان والفم. وهو من الأمراض الوبائية المعدية والذى طور من نفسه بسبب عدم الإنتباه إليه، فهو ببساطة نمو حويصلات على الغشاء المخاطى للمواشى أو بين الأظلاف أو على الضرع مع ارتفاع سريع فى درجة الحرارة / فقدان الشهية/ زيادة إفراز اللعاب أو وجود عرج إذا ظهرت الأمراض فى الأقدام.

الحمى القلاعية .. ومركز الأرض لحقوق الإنسان

تلقى مركز الأرض عشرات الشكاوى من الفلاحين بمحافظات مختلفة تفيد نفوق مواشيهم على أثر إصابتهم بالحمى القلاعية.

وقام المركز برفع شكاوى الفلاحين إلى السيد وزير الزراعة والإدارات البيطرية لمطالبتهم بسرعة التحرك العاجل للحد من الكارثة حيث أن هذا المرض اللعين يؤدى لوفاة الحيوانات خاصة الصغيرة «البتلو» كما يؤدى لتجفيف الألبان.

– كما طالب المركز فى شكواه للسيد المسئول رئيس الوزراء بتعويض الفلاحين الذين نفقت مواشيهم وإعفاءهم من فوائد ديونهم لدى بنك التنمية والإئتمان الزراعى لتمكينهم من مواصلة نشاطهم فى تنمية الثروة الحيوانية وإنتاج الألبان وكفالة الغذاء الصحى النظيف للمواطنين فى مصر.

- **هناك سؤال هام؟؟**
- **هل من الممكن أن ينتقل هذا المرض إلى الإنسان؟؟**

حذرت لجنة الصحة والسكان بمجلس الشورى برئاسة د/ صالح الشيمى من حدوث كارثة صحية وبيئية خطيرة تصيب الإنسان لأن الفيروس ينتقل للإنسان من البقر وينقله لإنسان آخر .. موضحة أنه لا توجد خطة بيطرية لمواجهة مرض الحمى القلاعية وحصر الفيروس فى البؤر التى انتشر فيها بالإضافة إلى أنه يتم إلقاء الحيوانات النافقة فى المصارف مما يعد كارثة خطيرة.

• طرق إنتقال الفيروس للإنسان

1- شرب اللبن الغير معقم وأيضاً منتجات الألبان كالجبن – خصوصاً القريش والزبد والشرش ... إلخ من حيوانات مصابة وبأدوات غير معقمة.

2- من اللعاب أو أى إفرازات أخرى إذا وصلت إلى الغشاء المخاطى المبطن للفم. وهذه الطريقة يكون معرض لها الأشخاص الذين لهم احتكاك بالحيوان المصاب.

3- الإحتكاك المباشر مع الحيوان المصاب عن طريق جرح (كما يحدث فى المجازر.

الأعراض فى الإنسان

لا قدر الله عند إنتقال الفيروس للإنسان تحدث نفس الأعراض التى تصيب المواشى ولكن بصورة خفيفة مثل:

– ارتفاع درجة الحرارة.

– جفاف الريق.

– ألم عند البلع وظهور حويصلات على الغشاء المخاطى المبطن للفم.

ولكن نادراً ما يسبب المرض وفيات

فقط فى الأطفال الضعاف جداً ويكون سبب الوفاة هو المضاعفات الثانوية للمرض.

الوقاية من الإصابة بالمرض

1- عزل الحيوان المصاب بالمرض.

2- الحصول على اللبن من حيوان سليم فقط والتخلص من اللبن القادم من حيوان مصاب.

3- تعقيم اللبن جيداً سواء بالغلى أو البسترة أو المعاملة الحرارية الجيدة والتى نجدها فى اللبن المعلب ويكون عليه جملة «المعاملة الحرارية الفائقة».

4- تحصين الحيوانات المعرضة للمرض دورياً.

• عرض حالات الإصابة بالمرض فى مصر

* قد صرح مسئول مصرى منذ عدة أيام أن أطباء بيطريين اكتشفوا مرض الحمى القلاعية فى ثمانية عجول فى مزرعة مملوكة للدولة بصعيد مصر وتقع على بعد 300 كيلو متر من جنوبى القاهرة.

* قد أرسل أحد أصحاب المواشى بمنطقة الجيزة إلى مركز الأرض بأن أوزان العجول الذى يربيها نقصت بشكل كبير وجف لبن المواشى.

* رغم تصريح وزارة الزراعة بأن هناك مرض الحمى القلاعية ولكن الأعداد المصابة كانت قليلة حيث بلغت 460 حالة فقط والوزارة تقوم بتحصينهم. ولكن كشفت شكاوى الفلاحين عكس ذلك واضطر مزارعى الفيوم فقط إلى دفن 35 حالة مصابة بالمرض بعد نفوقها بجوار المزارع بطريقة عشوائية فى قرى ومراكز سيلا والصالحية وطامية والناصرية.

• الحمى القلاعية .. كارثة إقتصادية

كما أن هناك شئ خطير أشار له د/ أحمد توفيق رئيس الهيئة العامة للخدمات البيطرية بأن للحمى القلاعية تأثير خطير على الماشية حيث يؤدى إلى تعطيل قدرة الحيوانات المصابة على التناسل.

وأنه لا يوجد تحصين للمرض يعطى مناعة بنسبة 100%.

وتمثل الثروة الحيوانية فى مصر جانب إقتصادى كبير يخشى الجميع حدوث كارثة مرضية فى هذا الإتجاه مثل ما حدث فى ثروة الدواجن. فعلى سبيل المثال .. فمحافظة الفيوم وحدها تنفرد بجزء كبير فى هذه الثروة حيث عدد الأبقار فى مزارعها (104390) وعدد الجاموس (79664) والماعز (34375) والأرانب (43417) فتخيلوا لو انتشر هذا المرض وسط هذه الأعداد .. فماذا ننتظر بعد.

وهنا لابد من وضع خطة قومية للمحافظة على هذه الثروة وحمايتها من أى غزو فيروس سواء مرض الحمى القلاعية أو أى أمراض خطيرة أخرى.

العجول الأثيوبية وراء إنتشار الحمى القلاعية بمصر (LAo)

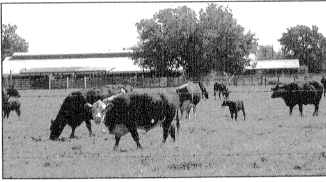
– أعترف الدكتور/ أحمد توفيق .. رئيس الهيئة العامة للخدمات البيطرية لمنظمة الأغذية والزراعة الفاو بإنتشار الحمى القلاعية فى ثمانية محافظات مصرية.

– وأشار إلى أن ما يقرب من 14 قرية ومزرعة مصرية إنتشرت بها حالات الإصابة كما ذكرت جريدة الوفد.

– أكدت مصادر بيطرية أن السبب المباشر وراء إنتشار الحمى القلاعية فى مصر هو العجول الحية التى تم استيرادها من أثيوبيا ومنها بعض الحيوانات التى تحمل الفيروس كما أكدت المصادر أن اللحوم الحية التى تم إستيرادها من أثيوبيا كان من المقرر أن تظل 30 يوم فى الحجر بهدف التأكيد من صحتها ولكنها خرجت قبل إتمام هذه المدة وأنها لم تخرج للذبح مباشرة الأمر الذى أدى إلى إنتشار الإصابة خاصة بين العجول الصغيرة التى ليست لديها مناعة كافية لمقاومة الفيروس.

وأخيراً ... هناك شئ هام «هل تتوافر أمصال لمقاومة هذا المرض؟!

.. هناك مصادر تصرح بأن الحكومة قامت بإستيراد أمصال فرنسية من دبى للسيطرة على المرض بالإضافة إلى إنتاج أمصال محلية توصل إليها مركز أبحاث المصل واللقاح التابع للهيئة العامة للخدمات البيطرية بالعباسية.



عالم البحار والمحيطات.. عالم ملئ بالأسرار

- الحياة فى المحيطات.
- سمات الأرض أيضاً فى قاع المحيط.
- نظام التغذية فى البحر والمحيط
- حقائق مذهلة من عالم البحار والمحيطات

يطلق على الأرض إسم الكوكب الأزرق وذلك لأن المياه تغطى مساحات كبيرة من سطحها. حيث تغطى مياه المحيطات أكثر من 70% من مساحة الأرض ويعد المحيط الهادى هو أكبر وأعمق محيط على وجه الأرض حيث يحتل ثلث مساحة كوكب الأرض. بينما يعد المحيط الأطلنطى ثانى أكبر محيط فى العالم يتبعه فى ذلك المحيط الهندى.

وهناك أيضاً محيطان صغيران يحيطان بالقطبين الشمالى والجنوبى فالمحيط الجنوبى يحيط بقارة أنتاركتيكا أما بالنسبة لأصغر محيط وهو المحيط القطبى الشمالى فهو يحيط بالقطب الشمالى حيث تكون مياهه باردة للغاية وتغطية الثلوج لمدة ستة أشهر كل عام.

ويطلق على الأجزاء الصغيرة من المحيطات «بحار» حيث يعد كل من البحر المتوسط والبحر الكاريبى من أكبر البحار الموجودة على الأرض وتتصل المحيطات ببعضها البعض حيث تتدفق المياه فيما بينها فيمكنك الإبحار عزيزى القارئ حول العالم دون أن تلمس الأرض.

بقلم/ ولاء حمزة



تستطيع الأسماك التي تعيش حول الدخان الأسود أن تستحمل درجات الحرارة المرتفعة.

مما تتكون السواحل ؟

تتكون السواحل من شواطئ رملية أو صخرية أو منحدرات متعرجة فهى النقطة التى يلتقى فيها كل من البحر والأرض وتتغير السواحل بإستمرار حيث تقوم الأمواج بجرف الصخور إلى المحيط وتتآكل كل هذه الصخور بحيث يصبح حجمها صغيراً للغاية حتى تصبح رمالا ويطلق على هذه العملية تآكل ولكن تبقى بعض الصخور بعد عملية التآكل لتكون لسان داخل البحر يكون بارزاً فى المحيط وتغير أيضاً حركة المياة والرمال خط الساحل فالشواطئ الرملية تغطى كثيراً من السواحل حيث تقوم الرياح والمد والجزر إلى الشاطئ أو المحيط كما أن هناك كمية كبيرة من الرمال تأتى إلى السواحل من خلال الأنهار التى تصب فى البحار.

المد والجزر وحركة الأمواج بمستوى البحر:

يتحرك المحيط بإستمرار وذلك نتيجة لتحرك الأمواج عبر سطحه هذا ما تم تأكيده فى كتاب سلسلة حقائق المخلوقات تحت إشراف أ/ محمد عباس حيث تم الإشارة إلى أن مستوى البحر يقل أو يرتفع مع حركة المد والجزر فمعظم الأمواج تتكون نتيجة وجود رياح فالموجة الصغيرة تتكون من نسمة الهواء بينما تقوم الرياح بتكوين الأمواج العالية والكبيرة فحجم وسرعة الأمواج تعتمد على قوة الرياح

كما تؤثر الشمس والقمر على البحر تأثيراً كبيراً مسببين ما يطلق عليه بالمد والجزر ويكون ذلك ناتج عن الجاذبية الأرضية فيمكن أن يتحرك البحر نتيجة لوجود موجة عالية من المد والجزر إلى الأرض بينما يؤدى وجود موجة منخفضة من المد والجزر إلى إنحصار المياة بعيداً عن الأرض.

نظام التغذية فى البحر والمحيط

تعتبر النباتات أجزاء مهمة من سلسلة الطعام الموجودة فى المحيط فتأكل بعض الكائنات البحرية النباتات بينما تأكل الكائنات الأخرى اللحوم وذلك يعنى أنها تأكل الكائنات البحرية الأخرى لأن سلسلة الطعام هى سلسلة من الكائنات الحية بحيث يأكل كل نوع مايليه.

فتبدأ سلسلة الطعام فى المحيط بالعوالق وهى عبارة عن خليط من الكائنات الدقيقة والطحالب. فمثل كل النباتات تستخدم الطحالب طاقة الشمس لتصنع الطعام فتتغذى القشريات الصغيرة جداً على الطحالب الأصغر ويعرفوا سوياً بإسم العوالق.

ومن أمثلة هذه السلسة الآتى:

فيوجد فى المحيطات كثيرة من سلاسل الطعام المتنوعة .. فالحيوانات الصغيرة مثل الجمبرى تأكل العوالق الصغيرة بينما يتغذى كل من السمك والحبار والأخطبوط على الجمبرى وتأكل الأسماك الأكبر حجماً والحيتان وسمك القرش هذه الأنواع من الأسماك وهكذا .. وهناك أيضاً سلاسل أخرى قصيرة المدى فتوجد أعداد هائلة من القشريات والعوالق تقدر بالملايين وهى بذلك تعد الغذاء الأساسى لأكبر الكائنات البحرية ألا وهو الحوت الأزرق كما توجد أيضاً كائنات كثيرة قد تكون ميته ولكن فى قاع المحيط موفرة بذلك طعاماً لكثير من الحيوانات.

الحياة فى المحيطات:

تعيش الكائنات البحرية فى ثلاثة طبقات أو مناطق حيث يعيش أكثر من 90% من كل الكائنات البحرية فى المنطقة المشمسة التى تخترقها أشعة الشمس.

الحياة فى أول مستوى: الطبقة المشمسة

من سطح البحر حتى 200 متر تحت سطح البحر تخترق كثيراً من أشعة الشمس والذى يعد أساسياً لنمو النباتات حيث تنمو كل من العوالق والطحالب والأعشاب البحرية فى هذه المنطقة. فمعظم الحيوانات البحرية تعيش فى هذه الطبقة من المحيط. فهناك مستعمرات من الأسماك مثل السردين والسمكة الفضية تعيش هناك ويصطاد معظم أسماك القرش طعامها وأيضاً سلاحف البحر وأسد البحر الذى يصطاد الحبار والأسماك الموجودة فى هذه المنطقة.

الطبقة الوسطى (طبقة الشفق)

تبدأ من عمق 200 متر حتى 1000 متر تحت سطح البحر فكلما زاد عمق مياه المحيط كلما كانت المياه باردة ومظلمة حيث تعد هذه أكبر مستوطنة تحتوى على الكائنات البحرية المختلفة ولكن يكون الطعام فيها قليل للغاية ولذا تعيش فيها مجموعة محدودة من الأسماك. فتصل إلى هذه المنطقة أضواء زرقاء أو معتمة لذا لا تستطيع النباتات أن تعيش فى هذه المنطقة ونتيجة لذلك فحيوانات هذه المنطقة تأكل بعضها البعض أو تلتهم الطعام الذى يسقط من الطبقة الأعلى(الطبقة المشمسة) ولذلك نلاحظ أن كثيراً من الأسماك التى تعيش فى هذه المنطقة يكون لديها عيون كبيرة للغاية وتكون فى أعلى رأسها .

ويمكن أن تظل الأسماك التى تعيش فى هذه الطبقة العميقة من المياه فترة طويلة دون أن تأكل فكثير منهم مثل السمك الأفعى يسبح وفكه مفتوح ليأكل ما يجده أمامه على الفور. بينما تصدر بعض الأسماك التى تعيش فى هذه الطبقة أضواء خاصة بهم حيث يستخدم السمك المضئ الضوء لإيجاد فريسته.

الطبقة المعتمة (مياه المحيط العميقة)

تبدأ من 1000 متر وتصل حتى 4000 متر تحت مستوى سطح البحر ويكون حجم الأسماك التى تعيش فى هذه الطبقة صغير للغاية ونادراً ما تأكل ومن أمثلة ذلك ثعبان البحر ضخم الحجم ولديه فم كبير للغاية ومعدة مرنة بحيث يستطيع أكل أى شئ ضخم الحجم بينما سمك أبو الشص يستخدم الضوء ليغرى فريسته ثم يلتهمها من خلال فكيه الكبيرين.

سمات الأرض أيضاً فى قاع المحيط:

يوجد فى قاع المحيط كثيراً من السمات التى تجدها على الأرض مثل اسلاسل الجبلية والبراكين والأخاديد العميقة والكبيرة والمسطحات المستوية.

ومن أمثلة ذلك:

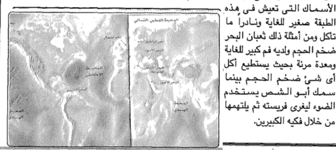
يوجد فى قاع المحيطات سلاسل من البراكين يطلق عليها إسم قمم بركانية .. فبعض الجزر عبارة عن قمم بركانية ثم طفت على سطح المحيط كما أن جزر هاواى فهى توجد عند نهاية سلسلة براكين موجودة تحت المياه وتعتبر الأخاديد الموجودة فى المحيط عبارة عن شقوق عميقة للغاية فى قاع المحيط حيث يعتبر أخدود ماريانا هو أعمق مكان على سطح الأرض.

كما تخرج مياه ساخنة تغلى من منافذ عميقة موجودة فى المياه يطلق عليها إسم المداخن السوداء وتعيش حول هذه المنطقة الديدان الأنبوبية وأيضاً حول هذه الشقوق سمك البطلينوس العملاق.

حقائق مذهلة:

- لقد تم قياس أطول موجة على الإطلاق على خليج ليتيا فى ولاية ألاسكا الأمريكية فى يوليو عام 1858م حيث بلغ إرتفاعها 500 متر.
- يستطيع سمك الحوت الأزرق أن يأكل أربعة أطنان من القشريات .
- حوالى 97% من المياه الموجودة فى الكرة الأرضية مالحة .
- عندما تم قياس طول جبل موناكيا الموجودة فى هاواى بدءاً من قاع المحيط وجد أنه يرتفع لأكثر من 9145 متر وبذلك يصبح أطول جبل موجود فى الكرة الأرضية .

****



منوعات إنترناشيونال

بخل الشعب الاسكتلندي!!!

المعروف عن أهل اسكتلندا أنهم مشهورون بالبخل ... وقد حدث أن أحدهم فقد رجله اليمنى في حادث وأراد أن يشترى فردة حذاء لرجله اليسرى فأرسل إلى إحدى الصحف إعلاناً يقول فيه:

[رجل فقد قدمه اليمنى ويبحث عن رجل فقد قدمه اليسرى ويكون مقاسه 42 ليشاركه ثمن الحذاء ويقتسماه سوياً !!!!.

إسلاميات: يوم الاثنين في حياة الرسول صلى الله عليه وسلم

ولد الرسول (صلى الله عليه وسلم) يوم الاثنين الثاني عشر من ربيع الأول في عام الفيل الموافق 23 أبريل 571م وهاجر إلى المدينة يوم الأثنين من ربيع الأول ووصل إلى قباء يوم الاثنين، الثاني عشر من شهر ربيع الأول عام 14 من البعثة الموافق 24 سبتمبر 622م وانتقل إلى جوار ربه يوم الاثنين الثاني عشر من شهر ربيع الأول عام 11 هـ الموافق 8 يونيه 632م.

أقوال حكيمة

- من شجرة واحدة نصنع الملايين من أعواد الثقاب ويعود ثقاب واحد نحرق ملايين الأشجار (برنارد شو).
- «أنصفْ أذنيك من فيكَ» فقد خلق الله لك أذنين وفماً واحداً وذلك حتى تسمع أكثر مما تتكلم. (أبو الدرداء).



من عالم الفضاء والكواكب:

- إن الغلاف الجوى المحيط بالأرض له فائدة كبيرة فهو يحمينا من خطر الشهب والنيازك التى تندفع ناحية الأرض بفعل الجاذبية.
- كوكب القمر .. أقرب الكواكب إلى الأرض لأنه تابع لها وكان الرواد الأمريكان أول من هبطوا على سطحه واسم الرائد الذى هبط «ارمسترونج».

اختبر معلوماتك!!!

- هناك دولتان لهما نفس العلم شكلاً ولونا فما هما هاتان الدولتان؟
- يبلغ أقصى طول لرقبة إنسان حوالى 30 سم بينما يصل طول رقبة الزرافة إلى حوالى ثلاثة أو أربعة أمتار ... فهل تعرف عدد الفقرات فى رقبة الإنسان وفى رقبة الزرافة؟!

الحل

إمارة موناكو فى أوروبا وجمهورية أندونيسيا فى جنوب شرق آسيا

٧ فقرات فى كلتا الرقبتين

ابتسم من فضلك دعاء بحكم المهنة:

- دعا مدرب فريق كرة قدم فقال: اللهم اجعلنى «هدافاً» للخير و«مهاجماً» للشر و«مدافعاً» عن الحق و«حارساً» لكلمتك وبعيداً عن «المراوغين» ولا تجعلنى «متسللاً» على الناس ولا «معرقلاً» لسير الحياة يا رب العالمين.
- بينما دعا مدرس للغة العربية فقال: اللهم اجعلنى «فاعلاً» للخير و«مرفوع» الرأس بعيداً عن «النصب» و«مضافاً إلى» عبادك الصالحين و«مجروراً» لتقواك و«تابعاً» لصراطك المستقيم و«مبتدئاً» بالسلام.

دنيا المرأة

همسات

- لا تخف فى الحق لومة لائم.
- صلة الأرحام تطيل العمر.
- الابتسامة فى وجه أخيك صدقة.

من غرائب الشعر...

شعر يقرأ أفقياً ورأسياً

سبتنى فتاة وهذا حرام
فتاة يباح لديها غرام
وهذا لديها يعد مرام
حرام غرام مرام يرام

نصائح لكل إمرأة

قواعد التجميل وأدواته

البودر: هو عنصر أساسى من عناصر المكياج فهى تضفى اللمسة النهائية لأساس مكياجك فتعمل على تنسيق لون البشرة وتجعلها أكثر رونقاً

أنواع البودر

1 - البودره السائبة (loose powder)

وهى بودره لينه ولا يمكنك التخلى عنها فهى تساعدك على تغطية العيوب بالبشرة ولكن لابد أختيار لونها حسب أنواع البشره

2 - البودره المضغوطة(comact powder)

لا تضعى أكثر مما يلزمك من هذه البودره خصوصاً حول العينين لأنها ستبرز لك الخطوط الدقيقة ولحماية إضافية لبشرتك أختارى بودره مضاف إليها واقى من أشعة الشمس أو مرطب

أحمر الشفاه

أحمر الشفاه يضيف اللمسه النهائية إلى المكياج ففى تغيير الألوان يتغير مظهرك كله فتصبحى أكثر رونقاً وجمالاً وجراءه وكذلك يعتمد على الألوان

* تعرفى على أنواع أحمر الشفاه المثالى

أبحثى عن أصبع أحمر شفاه الذى يتناسب مع لون بشرتك تحديداً للون الشفاه الطبيعى إلى حدما فى نطاق الألوان التالية البنى - الزهرى - البيج المزهر - الوردى

ومن الأفضل الإحتفاظ بلونين أحمر شفاه أحمدهما فاتح لإستعماله فى الصباح والأخر غامق للمساء ولابد من تناغم العين والشفاه إذا كانت العينان ظلهما ثقيل لابد أن يكون أحمر الشفاه فاتح والعكس

1 - أختارى تركيبه مطفيه كريمى أفضل لشفتيك لان بعض التركيبات المطفية تكون جافة وبالتالى تظهر الشفاه مشققة وجافه.

2 - أحمر الشفاه اللامع يحتوى على كمية أقل من المواد الملونه.

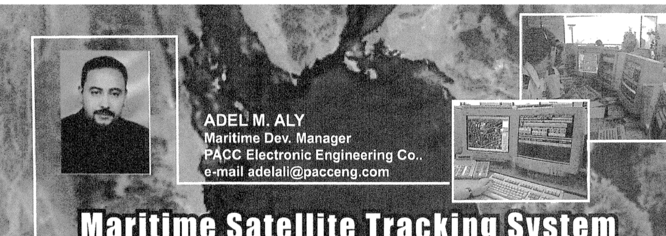
*ملمع الشفاه (Lip Gloss)

يعتبر أحمر الشفاه اللامع هو الإختيار الأنسب لوضعه على الشفايف لسهولة وضعه فهو يضئ الوجه ويبرز الشفتين بكاملها ويرطبهما

*حل مثالى للوزن الزائد

- أحرصى على شرب كوب من الماء الساخن وعليه معلقة كبيرة زيت زيتون و 2 ملعقة سكر وأشربيها قبل أى وجبه .. سوف تجدى فى فترة وجيزه أن وزنك فى تناقص.





ADEL M. ALY
Maritime Dev. Manager
PACC Electronic Engineering Co..
e-mail adelali@pacceng.com

Maritime Satellite Tracking System for SAR Operations.

System Objectives

At any time the Control Center is able to retrieve ship's:

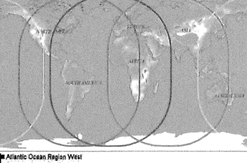
- Position (Lat., Long).
- Course.
- Speed.
- Status.

Sailing Vessel

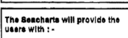
System Objectives

- Real time data updating with a long distance communication means.
- Globe Satellite Coverage using 4 Geostationary Satellites.
- Using Integrated Mapping System within the Control Center.

We can do that by:



The Integrated Mapping System uses Admiralty data to provide users with seamless location tracking on land and offshore.

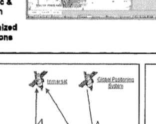


The UK Hydrographic Office Admiralty Raster Charts integrate seamlessly with 1:50000, 1:25000 1:10000 OS Maps.

Scales Up to 1:200000

The Seacharts will provide the users with :-

- **Information—sandbanks, depths, wrecks, danger areas etc**
- **Position information on buoys, lighthouses**
- **Fully integrate with Global Positioning System (GPS)**
- **Seamless Hydrograhic & Terrestrial Information**
- **Internationally recognized symbols & abbreviations**



System Objectives

- Transmitting ships data and status every 30 mins. In the normal sailing conditions.
- Updating information every 4 mins for ships under distress.
- Polling information at any time from the Control Center if needed.

Real time updating:

System Objectives

Globe Satellite Coverage:

System Objectives

Integrated Mapping System:

Scales Up to 1:200000

System Objectives

Integrated Mapping System:

System Overview

Onboard Vessel Installations

Inmarsat D+ Transceiver

Panic Button

Data Terminal (Optional)

Control Center

Mobile Data Support for

Despatch of Vessels,

Communication with Crews

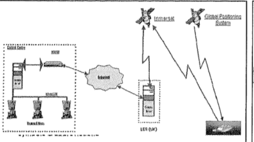
Via 8 byte coded messages.

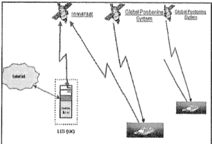
Control Center

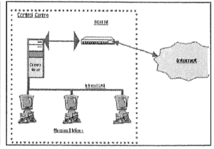
- DSL
- Leased Line.
- Satellite Internet

Software capabilities

- Editing vessels and units to be monitored.
- Routes and way points editing.
- On Screen red alert for ship under distress.
- Visual Satellite photos of the region and ports could be added.
- Short coded messages for





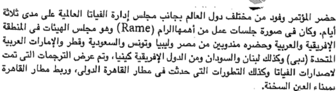


مؤتمر الفياتا السنوى FIATA



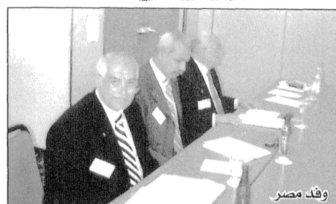


بزيورخ الفترة من 24 - 26 مارس والمنعقد بفندق سويس أونيل زيورخ



حضر المؤتمر وفود من مختلف دول العالم بجانب مجلس إدارة الفياتا العالمية على مدى ثلاثة أيام. وكان فى صورة جلسات عمل من أهمهاالرام (Rame) وهو مجلس الهيئات فى المنطقة الإفريقية والعربية وحضره مندوبين من مصر وليبيا وتونس والسعودية وقطر والإمارات العربية المتحدة (دبى) وكذلك لبنان والسودان ومن الدول الإفريقية كينيا، وتم عرض الترجمات التى تمت لاصدارات الفياتا وكذلك التطورات التى حدثت فى مطار القاهرة الدولى، وربط مطار القاهرة بميناء العين السخنة.

وتحدث عن لبنان السيد يعقوب القيسى وشرح لما يتم فى النقل الدولى فى لبنان وتحدث عن دول الكوميسا السيد C.H.Bichage من كينيا وما تم لتنسيق التعاون بين دول الكوميسا. وتم تحديد الاجتماع القادم لدول الرام (Rame) فى 3،4 يونيو 2006 بتونس الشقيقة.



وفد مصر



وفى نهاية الإجتماع تم تعيين الكابتن منصور نائب رئيس الفياتا رئيساً للرام (Rame) عن الفترة القادمة خلفاً للسيد عبد الملك وهمانى من تونس والرئيس الأسبق للفياتا.

كذلك كان من الإجتماعات الهامة التى عقدت لجنة الطيران ولجنة الجمارك ولجنة التدريب ولجنة العلاقات العامة ولجنة المديرين واللجنة القانونية والتى تم سرد بعض القوانين الجديدة التى تهم الشاحنين. وكذلك لجنة النقل المتعدد الوسائط وتم التنويه عن الكونجرس المقبل والذى سينعقد فى الصين بمدينة شنغهاى فى الفترة من 18 إلى 21 سبتمبر 2006.

وهذا وقد مثل مصر وفد مكون من اللواء مازن نديم نائب رئيس شعبة خدمات النقل الدولى والسيد عبدالعال على عبد العال رئيس لجنة الجمارك والسيد عصام الشاذلى رئيس لجنة الشحن الجوى.



رسالة دكتوراه

تطبيق الإدارة الإلكترونية فى الموانى البحرية مع دراسة حالية لميناء غزة البحرى

إعداد/ **ماهر محمد رمضان شحادة**

رسالة مقدمة إلى الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى للحصول على درجة الدكتوراة فى تكنولوجيا النقل البحرى

إشراف الدكتور/ **يسرى صابر الجمل**

نائب رئيس الأكاديمية للتعليم والبحوث بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى سابقاً ووزير التعليم الحالى

نظراً لتزايد حجم التجارة الدولية المنقولة بحراً، والتى تتزايد معها أحجام وأعداد السفن التى تجوب البحار، وتترد على الموانئ، الأمر الذى صاحبه إرتفاع معدلات إستخدام التكنولوجيا الحديثة للمعلومات، والتى من شأنها العمل على تسهيل التعامل فيما بين الموانئ والسفن من جهة، وبين الموانئ وبعضها البعض، وبين القطاعات المتعاملة معها من جهة أخرى.

ومن ثم فقد زاد الإهتمام العالمى بإستخدام تكنولوجيا المعلومات (IT) فى الموانئ، والعمل على ضمان نجاح أساليب إداراتها فيما بين تلك الموانى، وذلك من خلال إبرام إتفاقيات تختص بتكنولوجيا تبادل المعلومات فيما بينها، بما يحقق الجدوى الإقتصادية والتكامل بين الموانئ المتعاقدة وتقديم أفضل الخدمات للخطوط الملاحية المتعاملة معها.



ونظراً لأن الإستخدام الإلكترونى للبيانات لم يأخذ الشكل الأمثل فى التعامل بين قطاع كبير من الموانئ، وخاصة العربية منها، لضمان مواكبتها لحجم التطور التكنولوجى فى الموانئ الأوروبية، مما سيفرض سياسة تطبيق الأمر الواقع فى محاولة تطبيق تعاملاتنا مع تلك الموانئ وبهذا النظام الإدارى والتشغيلى الحديث.

تقوم هذه الرسالة بدراسة آلية عمل تلك الأنظمة الحديثة لتبادل المعلومات من خلال نقل صورة حقيقية لما هو متبع منها فى بعض الموانئ العربية والأروبية، مثل موانئ السخنة، ودمياط، وهافر، وروتردام، والإتحادات البحرية الدولية مثل (ECO - Port, EMPIARTI Group) بما يكفل تطبيق وتنفيذ آلية عمل إلكترونى للبيانات بصورة مرنة، بحيث تكفل الأداء الفنى والتقنى المتميز.

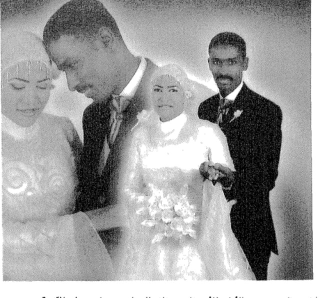
وتوضح هذه الرسالة متطلبات توفير نظام إلكترونى حديث للمعلومات على أعلى مستوى إلكترونى، والذى يمكن تطبيقه لخدمة أنظمة العمل الإدارى والفنى فى ميناء غزة البحرى الجديد.

وتسعى هذه الدراسة إلى توضيح أهمية مسايرة التطور التكنولوچى للمعلومات فى الموانئ العربية والأروبية، والذى يمكن من خلاله ضمان تميز الأداء، وتوفير الوقت من خلال سرعة المعاملات وإتباع منظومة للمعلومات تتسم بالسرية والسرعة.

ويشمل هذا البحث الدراسات اللازمة لتطوير ميناء غزة البحرى بناءً على المعطيات المتوافرة من ناحية تخطيط موقع الإنشاء، ويشير البحث إلى الدراسة الإبتدائية الخاصة بالبنية التحتية للميناء، من شبكات طرق ومبانى وشبكات إتصالات وحواسب آلية ومجموعات برمجة التى تعتبر أساس النظام الخاص بآلية عمل الميناء port Automation بحيث تعمل بنظام الوقت الحقيقى. Real Time System.

مجتمع إنترناشيونال





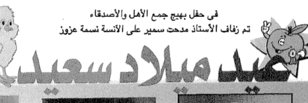
فى حفل بهيج ضم الأهل والأصدقاء تم زفاف الزميل حسن فوزى على الآنسة سحر عثمان وأسرة المجلة تهنئ العروسين وأسرتيهما بالزفاف المبارك وبالرفاء والبنين

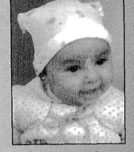


فى حفل بهيج جمع الأهل والأصدقاء
تم زفاف الأستاذ مدحت سمير على الآنسة نسمة عزوز

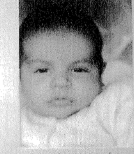


فى حفل بهيج تم زفاف الأستاذ/ أحمد محمد عبد الرحمن عفيفى على الأنسة / نجلاء محمد عبد الرحمن عبد الرحمن وأسرة المجلة تهنئ العروسين وأسرتيهما





منة الله عمرو على



أحمد إبراهيم أحمد

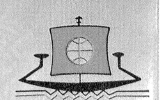


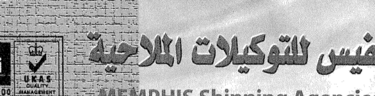
زينة أحمد صلاح

زينة محمد أحمد الكسبان



ندى إبراهيم أحمد



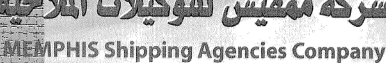




شركة ممفيس للتوكيلات الملاحية

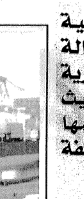


BVQi
ISO 9001:2000
UKAS
QUALITY
MANAGEMENT



MEMPHIS Shipping Agencies Company









MEMPHIS Co.
For Shipping Agencies
(Tourism Sector)

